Alfred Price

Luftwaffe

Introducción por el General Adolf Galland

San Martin Historia del Siglo de la Violencia



armas libro n.º 4

Barrie Pitt presenta la historia ilustrada del siglo de la violencia que edita San Martín

La cronología del siglo XX es un catálogo de violencia como jamás hasta ahora conociera el mundo. Dos guerras a escala mundial han señalado las cimas de la inevitable inclinación del hombre hacia la violencia; pero el período no ocupado por esas guerras no ha sido menos violento: la humanidad no ha cesado de prepararse para la violencia, de ejecutar actos violentos o de ocuparse de sus consecuencias.

Cuanto más capaz se hace la raza humana de controlar el medio que la rodea, más le empuja su ansia de autoafirmación a poner en peligro ese medio con el uso de la violencia. El instinto de luchar y destruir parece ser tan básico en la naturaleza humana como el instinto de amar y crear.

Para comprender mejor este siglo de violencia, **San Martín-Ballantine** inicia ahora la publicación de una extensa colección, la **Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia.** En ella se integrará la historia ilustrada de la Segunda Guerra Mundial, que tan enorme éxito tiene, y que continuará ofreciendo las series ya conocidas por sus lectores. Seguirán apareciendo los libros de Batallas, Campañas y Armas de la Segunda Guerra Mundial, y se ampliarán para incluir otras batallas, campañas y armas de todo el siglo de otros períodos y diferentes países, desde el Oriente Medio hasta Vietnam y desde la España de 1936 hasta las luchas revolucionarias de América del Sur. En la serie de **Personajes** se presentan biografías de los hombres: unos, de reconocida grandeza; otros, de infausto recuerdo, que arrastraron a la humanidad a la violencia o que emplearon la violencia para dirigir la lucha por la paz. Ya se han publicado las biografías de **Patton, Skorzeny, Hitler, Tito, Mussolini** y **Zhukov.**

Los libros irán, en todos los casos, profusamente ilustrados. El siglo XX ha sido la era de la cámara fotográfica, gracias a la cual han podido desarrollarse nuevas técnicas de presentación. Hemos demostrado bien el dominio de dichas técnicas con la **Historia Ilustrada de la Segunda Guerra Mundial.** Dondequiera que haya tenido lugar un hecho de violencia ha habido una cámara pronta a registrarlo. El equipo de investigadores de la colección ha recorrido los archivos públicos y las colecciones particulares de todo el mundo en busca de las mejores fotografías, para que todos los libros vayan inmejorablemente ilustrados. Los textos se deben a las plumas de los escritores y comentaristas más competentes del mundo, cada uno experto en su campo. Todos son concisos y de fácil lectura; textos e ilustraciones componen juntamente una nueva forma de presentar la información. Los libros ilustrados de San Martín son un nuevo tipo de libros para el lector moderno.

Luftwaffe

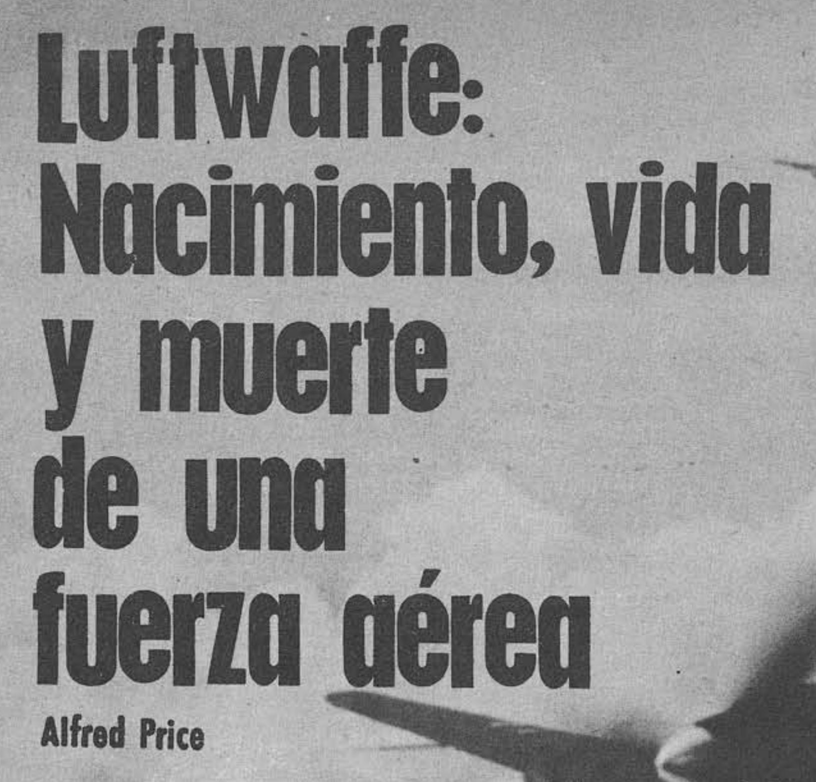
PRESENTACION

No se si puede decirse, con absoluta propiedad, que el pueblo alemán posee una fuerte y hasta visceral caracterización militar. Esta idea, tan camún que pocas personas son las que se han detenido a reflexionar sobre ella. En los últimos doscientos años, los alemanes han tenido un número de experiencias bélicas menores al conocido por Gran Bretaña y Francia, lo que rompe bastante la imagen del país cuartel, agresivo, militarista. Después, los alemanes poseen como *norma propia la del* **bien hacer** y *es lógico que* esta regla se haya manifestado muy particularmente sobre la maquinaria militar, facilitando sus éxitos.

Todo lo dicho viene a propósito del tema que ahora nos ocupa: la Luftwaffe. La fuerza aérea alemana, brillantemente acreditada en tiempos de la I Guerra Mundial, renació de sus cenizas con el adviento del Nacional socialismo y fue, rotas ya las hostilidades de 1939, uno de los ejes (junto con las **panzerdivisionen)** de las increíbles campañas relámpago germanas. En la Luftwaffe, y en sus laureles, conjuncionaron tanto la pujanza de la industria del III Reich, como la acreditada factura de los productos «Made in Germany» y la puesta en línea de combate de tripulaciones y escalones de tierra perfectamente preparados. Desgraciadamente para las armas hitlerianas, el Alto Mando perdió un tiempo precioso *con sus vacilaciones en torno a determi*nados prototipos y, sobre todo, con el retraso impuesto a la fabricación de reactores de combate. Todo ello sin contar con los inconvenientes *creados a la* industria aeronáutica, a partir de 1943, por los bombardeos de saturación aliados que desacompasaron o arruinaron muchos planes salvadores.

Estas cosas son ya historia, en la que Alfred Price ha sabido entrar armado de una completa documentación y de un ameno decir, por lo que «Luftwaffe» es recomendable tanto para quienes recapitulan las principales secuencias de la II Guerra Mundial, como para quienes poseen entre sus aficiones el fascinante «hobby» de la aviación.

Vicente Talón



Luftwaffe: Nacimiento, vida y muerte de una fuerza aérea



Alfred Price

Director Editorial: Barrie Pitt
Director Artístico: Peter Dunbar

Asesor Militar: Sir Basil Liddell Hart
Editor Gráfico: Bobby Hunt
Editor Ejecutivo: David Mason
Dibujante: Sarah Kingham
Cubierta: Denis Piper
Ayudante Investigación: Yvonne Marsh
Cartografía: Richard Natkiel
Dibujos Especiales: John Batchelor

Prologuista y Presentador
de la Edición Española
Vicente Talón

Las fotografías de este libro fueron especialmente seleccionadas de los archivos siguientes: de izquierda a derecha págs. 2-3 Sado Opera Mundi; 6-7 Sado Opera Mundi; 8-9 Ullstein; 11 Suddeutscher Verlag; 12 Hanfried Schliephake; 13 Hanfried Schliephake; 14 Ullstein/Imperial War Museum; 15 Ullstein; 16-17 Ullstein; 19 Sudd. Verlag; 20 Hanfried Schliephake; 21 Associated Press/Sudd. Verlag; 24-25 Ullstein; 26 Sado Opera Mundi; 27 Sado Opera Mundi; 28 Hanfried Schliephake; 29 Hanfried Schliephake; 30-31 Sado Opera Mundi; 32-33 Sudd. Verlag; 37 US Navy; 38-39 Bibliothek für Zeitgeschichte; 41 Sado Opera Mundi; 42-43 Hanfried Schliephake; 44 Bibliothek für Zeitgeschichte; 48 Ullstein; 49 Hanfried Schliephake; 50-51 Fox Photos; 54-55 Ullstein; 56 Sudd. Verlag/Sado Opera Mundi; 57 Gerhard W. Joos; 59 Sado Opera Mundi; 60 Sudd. Verlag; 62 Heinrich Hoffmann; 63 Sado Opera Mundi; 64-65 Staatsbibliothek Berlin; 66-67 Sado Opera Mundi; 70-71 IWM; 72-73 Sudd. Verlag; 75 IWM; 76-77 Sudd. Verlag; 76 Sudd. Verlag; 78 Hanfried Schliephake; 79 Brian Davis; 84-85 Sudd. Verlag; 84 Sudd. Verlag; 86-87 Novosti; 90-91 Heinrich Hoffmann; 93 Sudd. Verlag; 95 Hanfried Schliephake; 96 Sudd. Verlag; 100-101 Sado Opera Mundi; 103 Hans Joachim Marseille; 108-109 Novosti; 112 Sado Opera Mundi; 112-113 Hanfried Schliephake; 114-115 Novosti; 117 Ullstein; 124 Sudd. Verlag; 127 Hanfried Schliephake; 128-129 US Air Force; 131 IWM; 136-137 IWM/Hanfried Schliephake; 140-141 IWM; 144-145 IWM; 147 Heinrich Hoffmann; 148-149 Novosti; 157 Franz Selinger/Hanfried Schliephake

Traductor: Jaime Lanchares

1.ª Edición publicada en Estados Unidos por Ballentine

LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN
Puerta del Sol, 6
Madrid-14

Printed in Spain - Impreso en España
por Gráficas LORMO
ISBN 84-7140-038-3
D. L.; M-14.577 - 1975

Indice

Goliat derribado

Introducción por el General Adolf Galland

No es fácil hacer una descripción concisa de las actividades de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial, y dado que este relato está concentrado en las 160 páginas de este libro, tiene que estar limitado a los conceptos generales de estrategia y táctica y a una exposición general del desarrollo de los hechos.

En el presente volumen, el capitán Alfred Price ha emprendido esta memorable e históricamente importante empresa con pleno conocimiento e inteligencia.

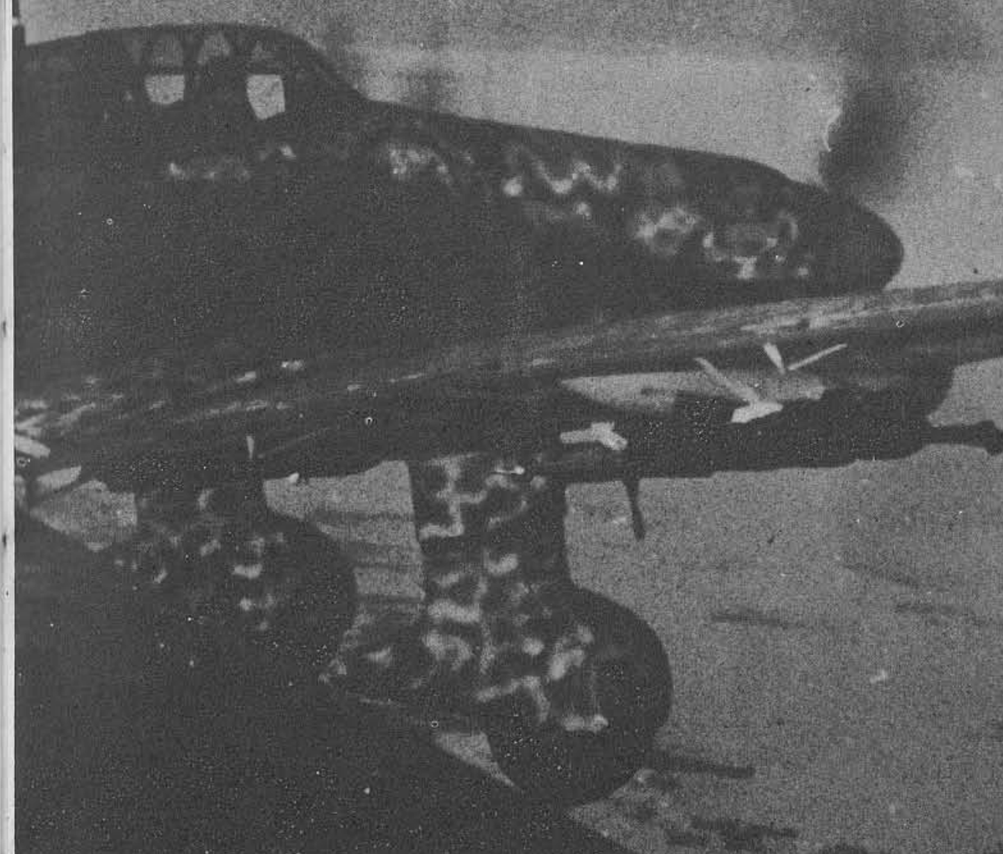
La naturaleza objetiva de esta descripción, que a veces llega a parecer demasiado fría, está enriquecida con cortos relatos de experiencias personales que aportan al conjunto de la obra un contenido fascinante. Esto proporcionará una viva imagen de la realidad incluso a aquellos lectores que no estén familiarizados con el desarrollo histórico de los acontecimientos.

Después del espectacular éxito alcanzado por la Luftwaffe desde sus espléndidas consecuciones iniciales que hicieron posible la guerra relámpago de Hitler hasta el final de la campaña de Francia, siguió una larga agonía interrumpida solamente por algunos logros ocasionales. Price deja abierto el interrogante al hecho de si este cambio fue debido a la falta de dirección general y a las intrigas surgidas entre sus dirigentes, y trata el problema con detenimiento. El cree que el declive de la suerte de la Luftwaffe es exponente de que la batalla aérea sobre Inglaterra constituyó un serio revés, destruyendo el mito de la invulnerabilidad de la Luftwaffe y pagando el alto tributo que representó la pérdida de tripulaciones entrenadas en tiempo de paz y con gran veteranía adquirida en las batallas. El juicio que hace de los resultados de la Batalla de Inglaterra es correcto en los dos aspectos, aunque es obvio que pasa por alto la clave de los motivos principales. La Luftwaffe era una fuerza táctica, y no estratégica, según la terminología de Douhet. No fue sino al ser empleada como fuerza estratégica cuando se vio abocada al más rotundo fracaso. El segundo resultado es innegable. Todos los jefes de escuadrilla, comandantes de grupos del futuro, murieron en la batalla aérea sobre Inglaterra.

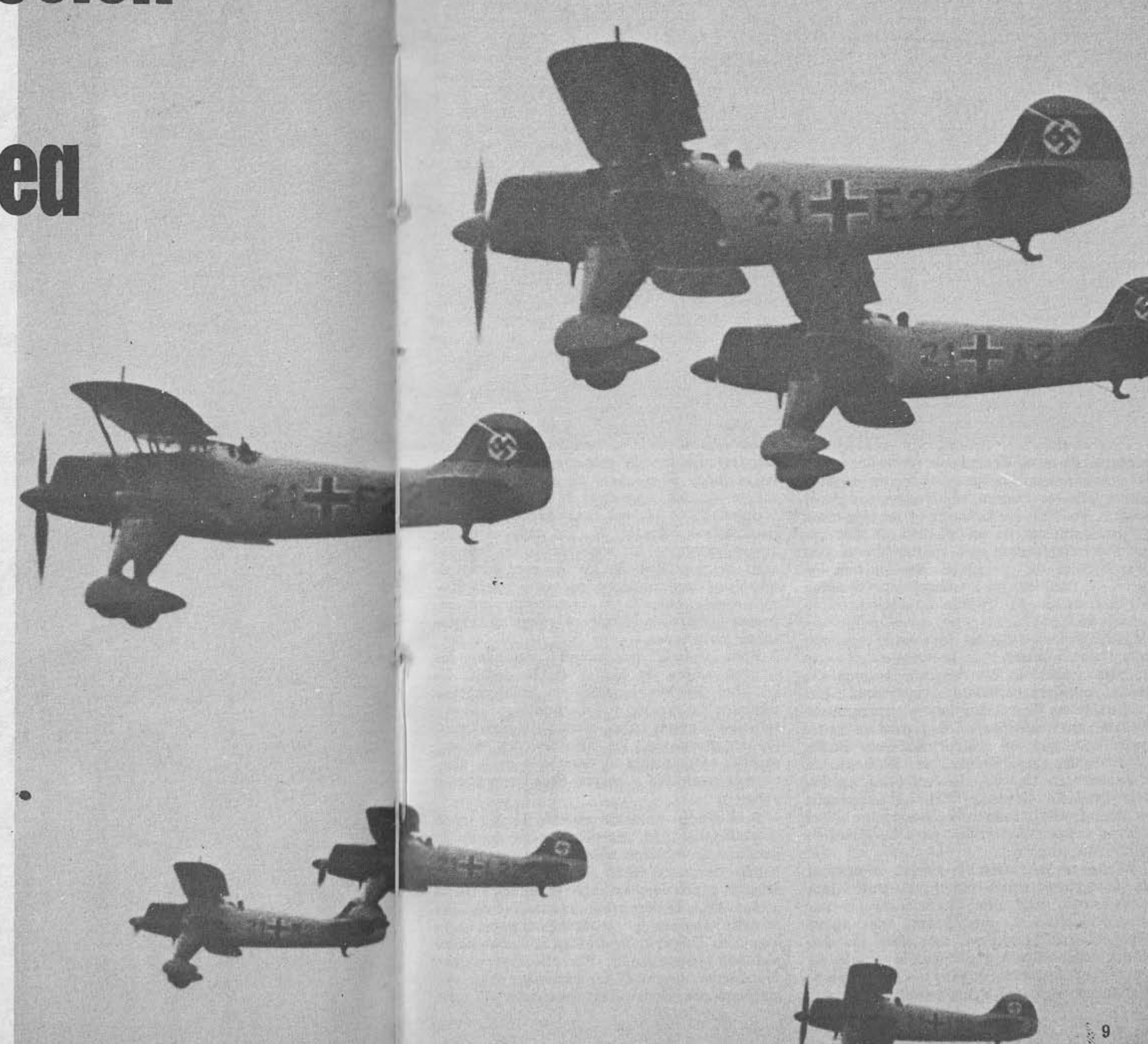
Cuando Price hace un objetivo y extenso relato de los acontecimientos consigue fascinar, pero cuando entra en juicios, corre el riesgo de dejar abierto el tema a la polémica. No es esto una crítica, sino, por el contrario, una ventaja de la que pueden derivarse sabrosas discusiones.

Sobre todo, este libro cubre perfectamente su propósito. Incluso en el caso de que las operaciones que describe el autor puedan parecer demasiado anticuadas comparadas con el actual progreso técnico y las teorías contemporáneas de estrategia nuclear, queda en ellas todavía un mucho de historia reciente que al menos puede llevar a pensar. Además, el libro proporciona una serie de sugerencias que pueden estimular a una más detallada y crítica investigación. Quizá surja algún que otro joven historiador alemán que se encargue de aceptar el reto, lo cual sería muy deseable.





Reconstrucción de una fuerza aérea



Formación de cazas Heinkel 51 fotografiados poco tiempo después de que la Luftwaffe descorriera el velo de su fuerza secreta, en 1935.

Una de las muchas condiciones impuestas a los alemanes en el Tratado de Versalles, al terminar la Primera Guerra Mundial, fue la prohibición de que hubiera una aviación militar en aquel país. También estuvo prohibida la construcción de aviones civiles hasta 1922, fecha a partir de la cual se pudo reiniciar ésta, aun cuando con ciertas limitaciones en cuanto a peso, techo, velocidad y potencia. Aun cuando obligados a trabajar teniendo siempre en cuenta estas premisas, los alemanes se las arreglaron para conservar un mucho de su eficiencia en la construcción y manejo de aviones, y quizá porque les había sido prohibido el campo de la aviación militar, mantuvieron un elevado grado de entendimiento aéreo.

En 1924, el general Hans von Seeckt, jefe del Estado Mayor del Ejército, consiguió situar a su propio candidato, Hauptmann Ernest Brandenburg, como jefe del Departamento Aéreo del Ministerio de Transporte. Ahora quedaba asegurada de esta forma la cooperación entre la organización altamente centralizada de la aviación civil alemana y las fuerzas armadas, y a partir de este momento el desarrollo de la aviación civil en Alemania estuvo controlado en gran parte desde un punto de vista del interés militar.

Con el paso del tiempo, las restricciones impuestas por el Tratado de Versalles sobre el entrenamiento de los oficiales de servicio como pilotos fueron relajándose gradualmente. En 1926 se permitió a los alemanes el entrenamiento de un máximo de diez pilotos del ejército al año, aparentemente con el propósito de conseguir datos meteorológicos, y también para ofrecer apoyo aéreo en caso de que la policía civil alemana lo necesitase.

También en 1926 se levantaron las restricciones impuestas a la construcción de aviones. Existía ya una pequeña aunque eficiente industria aeronáutica, constituida por casi todas las firmas que posteriormente producirían masivamente aviones para la Luftwaffe: Dornier en Firedrichshafen, Focke Wulf en Bremen, Heinkel en Warnemunde y Junkers en Dessau. En Augsburg, un joven diseñador llamado Willi Messerschmitt se dedicaba a producir afanosamente diseños de aviones deportivos para la Bavarian Aircraft Company.

Mediante la fusión de varias compañías de transporte aéreo, financieramente poco importantes, nació una nueva compañía nacional, *Lufthansa,* que gozaba del apoyo del gobierno. Hasta ese momento, las distintas compañías a partir de las cuales se formó la *Lufthansa,* habían estado cubriendo vuelos regulares a los países de Europa oriental. Ahora, y como consecuencia de una serie de acuerdos con los en un tiempo enemigos de Alemania, se permitió a la *Lufthansa* establecer rutas con los países de Europa occidental. La compañía desarrolló y mejoró sus técnicas de vuelo nocturno y todo tiempo, y técnicamente se convirtió en una de las más avanzadas del mundo. Poco tiempo después de su creación se formó un pequeño núcleo de dotaciones militares dentro de la línea aérea estatal. Estas tripulaciones militares se entrenaban en las cuatro escuelas de vuelo de la *Lufthansa,* pero la necesidad de ajustarse a los dictados del Tratado de Versalles hacía imposible que el entrenamiento táctico de estos pilotos pudiera llevarse a efecto en Alemania.

Para sus actividades más de tipo bélico, los pilotos alemanes fueron a Rusia, donde en virtud de un acuerdo secreto firmado con el gobierno soviético en 1926, se permitía a las tripulaciones de caza, bombardeo y reconocimiento, utilizar el aeródromo militar de Lipelsk, a unos 320 km. al Sur de Moscú. Volando en aviones de caza Fokker D-XIII de fabricación holandesa, pintados de color verde y amarillo y desprovistos de escarapelas de nacionalidad, los pilotos alemanes realizaron tácticas encaminadas a las batallas aéreas que en el futuro habrían de librar. En Lipelsk se llevaban a cabo también las pruebas de armamento de los nuevos aviones de combate alemanes, principalmente de los aparatos de reconocimiento Heinkel 45 y 46, del caza Arado 68 y del bombardero Dornier 11. En cada caso, las ametralladoras y los soportes de las bombas eran desmontados de los aviones antes de que éstos emprendieran su vuelo hacia Rusia, siendo enviado el armamento por separado a Lipelsk, donde se volvía a montar sobre los aviones.

Pero, al igual que sucedía con todas las fuerzas aéreas de finales de la década de los años 20, los alemanes no andaban muy sobrados de dinero, y sólo pudieron ser entrenadas algunas tripulaciones. Mientras tanto, en Alemania, los oficiales del ejército asistían atentamente al desarrollo de la ahora más avanzada y menos fiscalizada fuerza aérea.

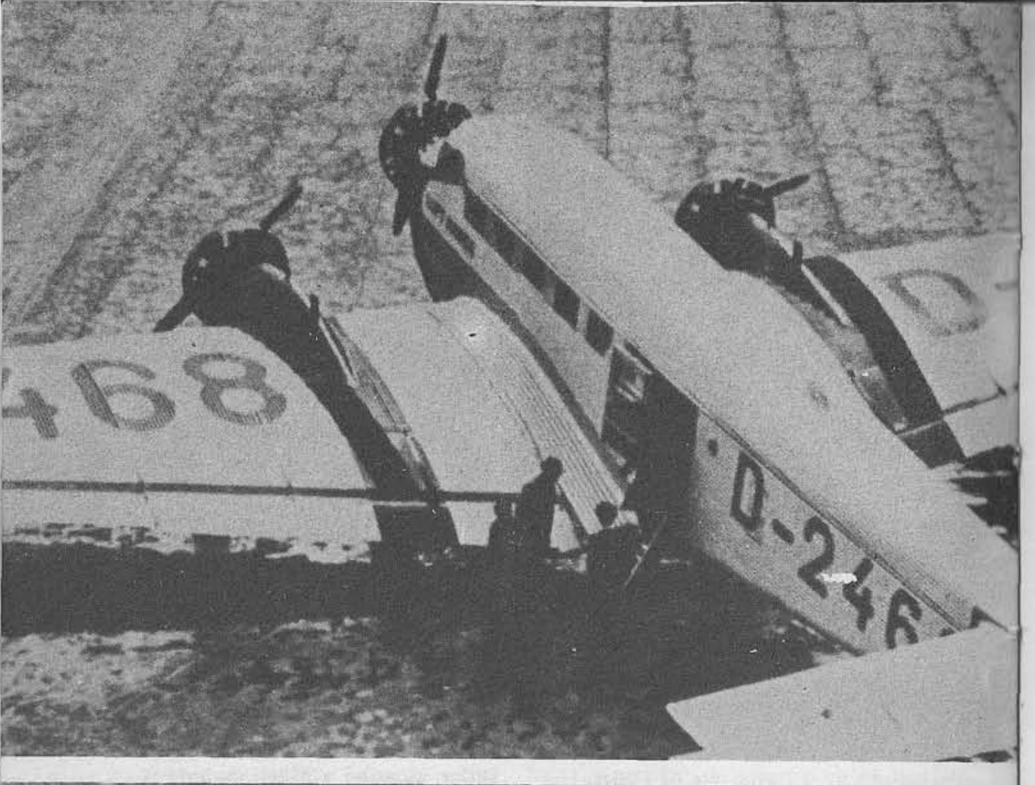
Esta era la situación cuando Hitler subió al poder en 1933. Existían ya las bases de una incipiente arma aérea militar, pero aún habría de pasar algún tiempo antes de que ésta se convirtiera en una auténtica fuerza aérea. Mas Hitler sabía positivamente que se necesitaba una poderosa fuerza aérea para lograr su objetivo de ampliar el *Lebensraum* alemán (espacio vital). Por ello, casi inmediatamente después de formado el nuevo gobierno, se aceleró el desarrollo de una aviación militar. El ayudante de Hitler, Hermann Goering, pasó a detentar, entre otros cargos, el nuevo de *Reichkommissar* del Aire. Goering era también una importante figura política en el partido nacional socialista, y era, por consiguiente, poco el tiempo que podía dedicar a los asuntos relacionados con la aviación, razón por la que la mayor parte del trabajo de forjar la nueva arma recayó en su ayudante, Erhard Milch.

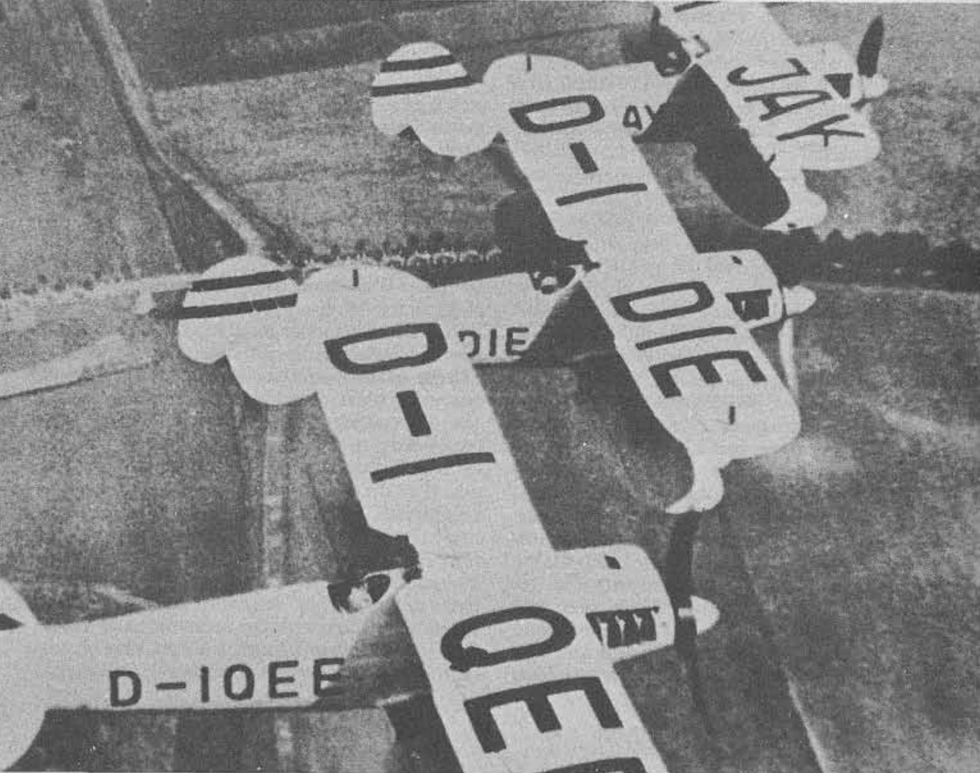
Milch tenía que enfrentarse a una enorme labor, pero para lograr sus propósitos contaba con el pleno apoyo del gobierno nazi, que puso a su disposición todo el dinero y recursos que necesitara de una forma razonable. En el más riguroso secreto estableció nuevas escuelas de entrenamiento, ordenó la construcción de nuevos aeródromos y fábricas e hizo grandes pedidos de aviones a las distintas firmas alemanas. La gran envergadura de sus exigencias hizo que una ola de intensa actividad se extendiera dentro de toda la industria aeronáutica. Por ejemplo, a principios de 1933 la capacidad de producción de la compañía Junkers, una de las más grandes empresas aeronáuticas alemanas, era suficiente para producir sólo 18 transportes Ju 52 al año; Milch hizo un pedido inmediato de 200 aparatos, que habían de estar completados al cabo de dos años. Otras compañías recibieron pedidos de naturaleza similar acompañados de una generosa ayuda estatal para construir y equipar nuevas plantas de producción.

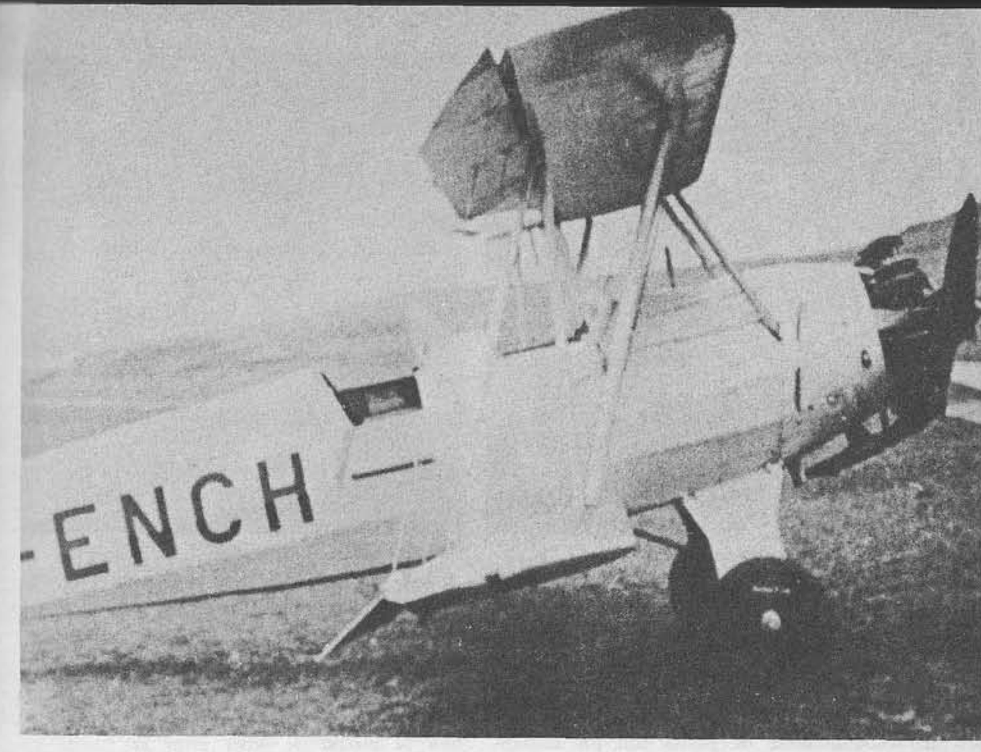


Hitler, Goering y Milch durante la ceremonia de integración del Jagdgeschwader 134 en el seno de la Luftwaffe el 20 de abril de 1935.

El primer caza que Milch ordenó entrara en producción a gran escala fue el Heinkel 51, un biplano que alcanzaba una velocidad máxima de 340 km/h. y estaba armado con dos ametralladoras de 7,9 mm. Para equipar su fuerza de bombardeo solicitó dos tipos, el Dornier 23 y el Junkers 52, ambos, versiones de transporte modificadas para operar como bombarderos. En lo que respecta a Milch, estas máquinas eran simplemente tipos auxiliares; servirían para poner en marcha las cadenas de producción y proporcionar a sus tripulaciones una experiencia en el manejo de aviones relativamente modernos. La década de los años 30 aportó una revolución en las ideas de diseño de aviones, pues el biplano revestido de lona y tren de aterrizaje fijo dio paso al monoplano, mucho más rápido, de ala cantilever, tren de aterrizaje retráctil, hélice de paso variable y construcción enteramente metálica. El propósito de Milch era contar con una fuerza dispuesta a recibir a la nueva ge-







Izquierda: **Ju 52 de la Lufthansa, compañía aérea nacional alemana.**
Abajo: **Cazas He 51 portando distintivos civiles.** Arriba: **Focke Wulf 44 de entrenamiento.**

neración de aviones de combate, cuando éstos llegaran. Para ello, se puso un énfasis especial inicialmente en el concepto de entrenamiento, y casi la mitad de los aviones solicitados eran tipos de escuela tales como los Focke Wulf 44, Arado 66, etc.

En marzo de 1935, los alemanes se consideraron ya lo bastante fuertes como para revelar al mundo la existencia de su hasta entonces secreta fuerza aérea. La Luftwaffe comprendía ahora un total de 1.888 aviones de todos los tipos, e integraba en sus filas hasta 20.000 hombres de todos los rangos. Todos los "aero clubs" y "formaciones de apoyo a la policía" fueron anexionados uno a uno en el transcurso de grandes paradas militares, a algunas de las cuales asistió el mismo Hitler. En el extranjero, estos movimientos eran observados con gran aprensión, y en consecuencia, cada una de las naciones europeas empezó su propio rearme en respuesta a la creciente amenaza. Había comenzado la carrera de armamentos.

Así las cosas, pasemos a examinar detenidamente a los hombres que componían los mandos de la nueva Luftwaffe.

A la cabeza de la fuerza aérea estaba Hermann Goering, entonces un destacado y enérgico líder político que ya rayaba la cumbre de su poderío y prestigio. Como amigo más íntimo de Hitler, y su confidente personal desde los primeros días del partido nacional socialista, su posición era inexpugnable. As de caza durante la Primera Guerra Mundial, con veinte victorias en su haber, Goering se consideraba perfectamente calificado para hablar de cualquier asunto relacionado con la aviación, sin caer en la cuenta de que todos los años que estuvo apartado de ella desde 1918 le habían dejado desfasado con respecto a los grandes cambios experimentados en la aviación desde la guerra. Egoísta por encima de todo, Goering tendía a manejar personalmente todo lo relacionado con el nuevo servicio; se negaba a admitir que pudiera haber tarea que la Luftwaffe no pudiera emprender y, todavía, mucho menos dispuesto a solicitar el consejo de sus subalternos. Pero contra estos defectos, Goering estaba en situación de hacer uso de su influencia política para asegurar a la Luftwaffe una indudable prioridad sobre el ejército y la marina cuando de asignación de medios y recursos económicos se



El general Walter Wever fue el primer Jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe.



A raíz de la muerte de Wever, el general Albert Kesselring ocupó su puesto.

trataba. Debido a esto y a sus intransigentes modales, no es de extrañar que anduviera permanentemente de punta con los comandantes en jefes de las otras dos armas.

A las órdenes directas de Goering estaba el secretario de Estado Erhard Milch, perfecto y eficiente trabajador, además de hombre de negocios nato. Antes de pasar a formar parte de la Luftwaffe, Milch había sido director de la compañía *Lufthansa*, y esto le había proporcionado un profundo conocimiento de los problemas de la aviación, que le fue de gran utilidad cuando emprendió la creación de la fuerza aérea.

Como subordinado de Milch estaba el jefe del Mando Aéreo, general Walter Wever, en otro tiempo perteneciente al arma de infantería, y quien se había pasado a la nueva Luftwaffe. Wever era un acérrimo seguidor del nacional socialismo y parece ser que en cierta ocasión llegó a decir que ¡el cuerpo de oficiales de la Luftwaffe no sería tal si no fuera nacional socialista! Pero a pesar del extremismo de sus ideas políticas, o quizás debido a ello, lo cierto es que Wever se aplicó a su tarea con gran celo. Aprendió a pilotar un avión a la edad de 46 años, y se convirtió en tan gran entusiasta de su nueva habilidad como cualquiera de sus subordinados. Wever era un jefe de personal altamente capacitado, y su trabajo hizo mucho para suavizar la creciente e inevitable tirantez en el seno de la nueva fuerza aérea. Además, haciendo gala de su gran tacto y siempre predispuesto a quedar relegado a segundo término si era necesario, Wever tenía la virtud de saber estar en buena armonía tanto con Goering como con Milch.

Bajo la dirección de este trío, la Luftwaffe se desarrolló vertiginosamente. En 1936 inició sus vuelos de prueba la segunda generación de aviones de combate, que habrían de sustituir a los primitivos tipos. El caza-interceptor monomotor standard era el Messerschmitt Bf 109 y para misiones de destrucción de gran radio de acción estaba el bimotor Messerschmitt Bf 110, más pesado. Los bombarderos standard eran el Dornier 17 y el Heinkel 111, y para bombardeo en picado de corto radio de acción, estaba el Junkers Ju 87, más ligero y de construcción más simple. Todos estos tipos eran de diseño moderno y robusto y cuando aparecieron se colocaron a la cabeza de la tecnología aeronáutica.

El general Wever murió en un accidente aéreo en mayo de 1936, y su pérdida representó un gran golpe para la Luftwaffe. Goering fue bastante sincero cuando más adelante comentara acerca de él: "Wever no era de la clase de hombres que pueden quedar constreñidos entre las cuatro paredes de su despacho, desconocido para sus hombres. Por el contrario, significaba un edificante ejemplo para todos nosotros —abierto, modesto un gran hombre y un buen militar. La magnitud de su obra no puede ser descrita con simples palabras. El hecho de que



El general Hans Jeschonnek, Jefe de Estado Mayor al estallar la guerra.

la Luftwaffe exista hoy se debe, sin duda alguna, a su incansable labor —a su destacada contribución". Para cubrir el puesto de Wever, Goering recurrió al jefe de la Oficina de Administración de la Luftwaffe, general Albert Kesselring, y el cargo fue rebautizado con el nombre de "jefe de Estado Mayor". Al igual que su predecesor, Kesselring demostró ser un jefe enérgico y popular. La expansión de la Luftwaffe siguió su curso al mismo ritmo.

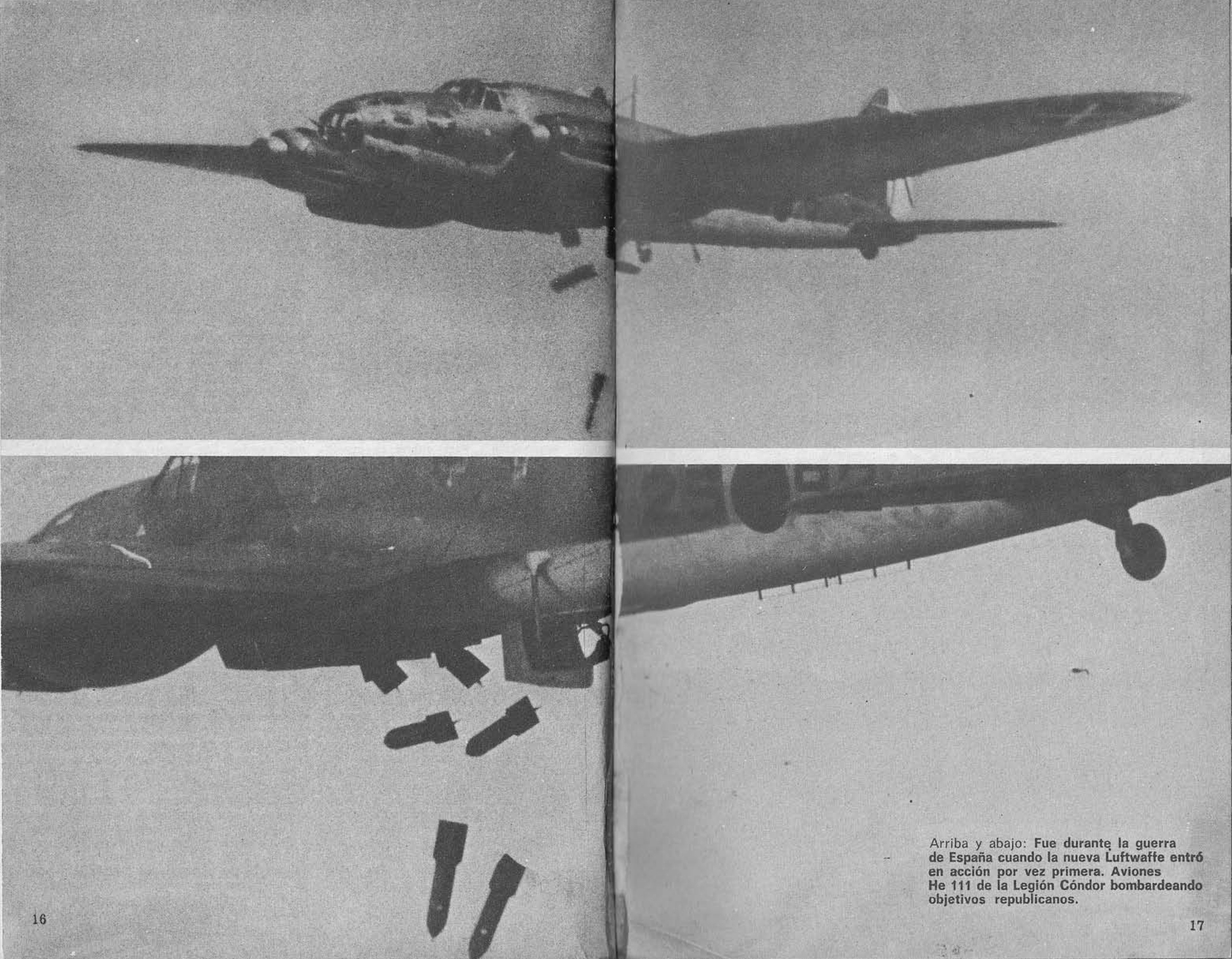
La nueva fuerza aérea entró en acción por primera vez en 1936, en apoyo de las fuerzas nacionales del general Franco en su lucha contra el gobierno republicano-comunista a la sazón en el poder en España. Al principio, el apoyo aéreo alemán estaba constituido por sólo veinte aviones de transporte Ju 52 y una fuerza de escolta de seis cazas Heinkel 51. A pesar de tan reducido número, fue enorme el éxito alcanzado en el curso de los acontecimientos. El general Franco necesitaba desesperadamente transportar desde Marruecos a España tropas leales a él, y pronto. Efectuando cuatro vuelos de ida y vuelta al día, y transportando unos veinticinco hombres completamente equipados en cada viaje, la fuerza de Ju 52 trasladó 10.000 soldados. Era la primera vez que se montaba una operación de transporte aéreo a tan gran escala, y fue suficiente para reforzar la situación del general Franco.

Pero pronto se hizo evidente que las fuerzas nacionales precisarían de una ayuda mucho mayor. En los meses que siguieron la Luftwaffe aumentó el envío de material aéreo, y en el mes de noviembre la fuerza, ahora llamada Legión Cóndor comprendía unos 200 aviones; la mitad de éstos eran bombarderos Ju 52 y cazas Heinkel 51, mientras que el resto estaba formado por aparatos de transporte, reconocimiento y ataque al suelo. Poco fue el éxito que la fuerza pudo alcanzar durante los primeros meses, pues los He 51 demostraron estar en inferioridad de condiciones cuando se enfrentaban a los monoplanos de caza de fabricación rusa Polikarpov I-16 mucho más modernos, empleados por los republicanos. Durante el verano de 1937 los alemanes trasladaron al teatro de operaciones sus tipos más modernos, el caza Bf 109 y los bombarderos He 111 y Do 17 con los que la Legión Cóndor no tardó en alcanzar la superioridad aérea en los cielos de España.

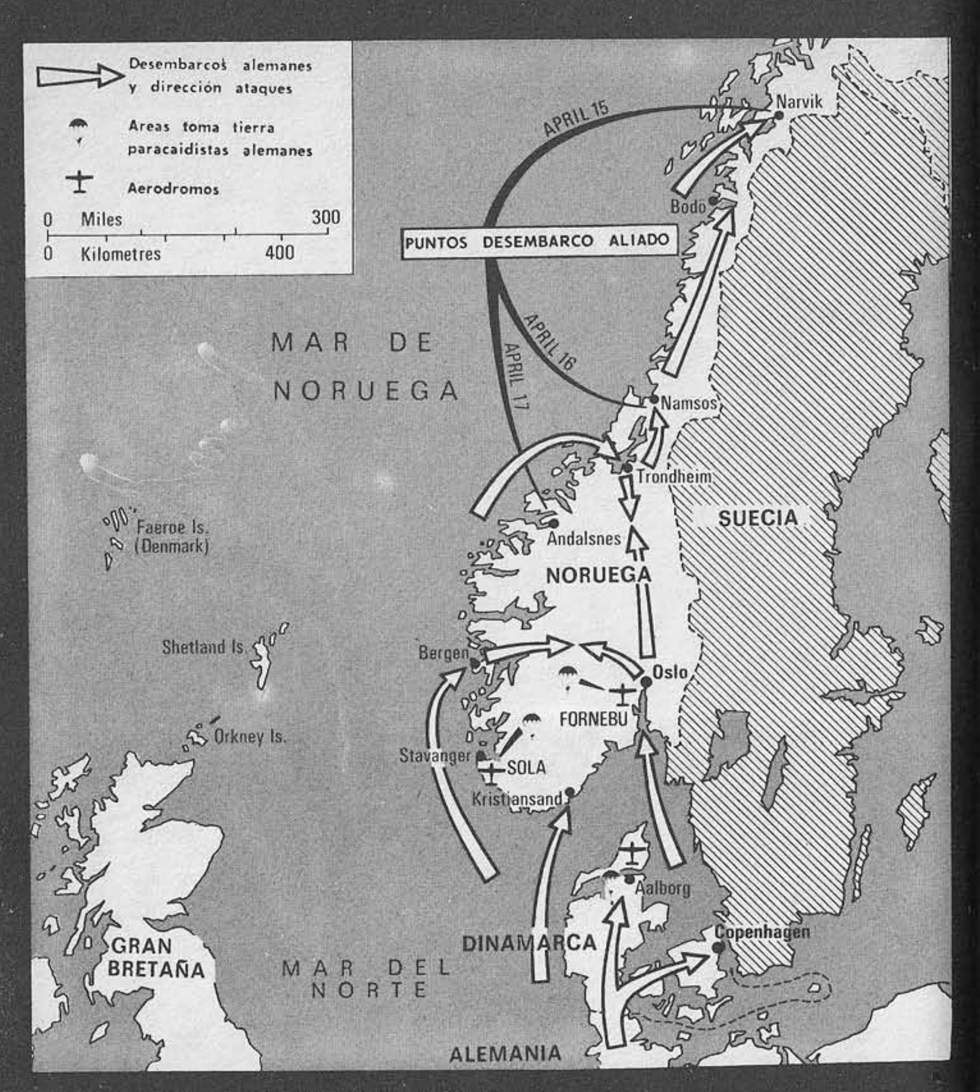
Las unidades de caza alemanas en España gozaban de plena libertad para desarrollar sus propias tácticas. Habían empezado volando en las estrechas formaciones de ala con ala utilizadas por los italianos, pero pronto pudieron darse cuenta de que esta táctica —empleada desde los tiempos de la Primera Guerra Mundial— resultaba poco práctica con los cazas monoplanos, mucho más rápidos. Los pilotos de los Messerschmitt vieron que era tanta la atención que tenían que prestar a mantener su posición para evitar colisiones, que poco era el tiempo que les quedaba para estar alerta de la presencia del enemigo. Se comprobó que la formación de "cuatro en cuña", puesta en práctica por el *Oberleutnant* Werner Mölders, era la de mejores resultados, tanto por la concentración de potencia de fuego como por la libertad de acción.

En su mayor parte, las misiones de caza sobre territorio español se montaron para escoltar ataques de bombardeo sobre objetivos en la retaguardia republicana. Si una vez cumplida esta misión principal todavía les quedaba combustible, los pilotos de los Messerschmitt tenían por sistema dar media vuelta y atacar aeródromos enemigos antes de regresar definitivamente a sus bases. En algunas ocasiones los pilotos alemanes daban batidas de caza sobre territorio republicano. Cuando los republicanos salían a interceptarles se originaban grandes batallas aéreas y entonces los pilotos de los Messerschmitt podían hacer gala de la superioridad de sus máquinas.

Una experiencia desarrollada en España, y que posteriormente tuvo una gran repercusión en las tácticas de operación de la Luftwaffe, fue la conversión del He 51 —anticuado como caza— en avión de ataque al



Arriba y abajo: **Fue durante la guerra de España cuando la nueva Luftwaffe entró en acción por vez primera. Aviones He 111 de la Legión Cóndor bombardeando objetivos republicanos.**

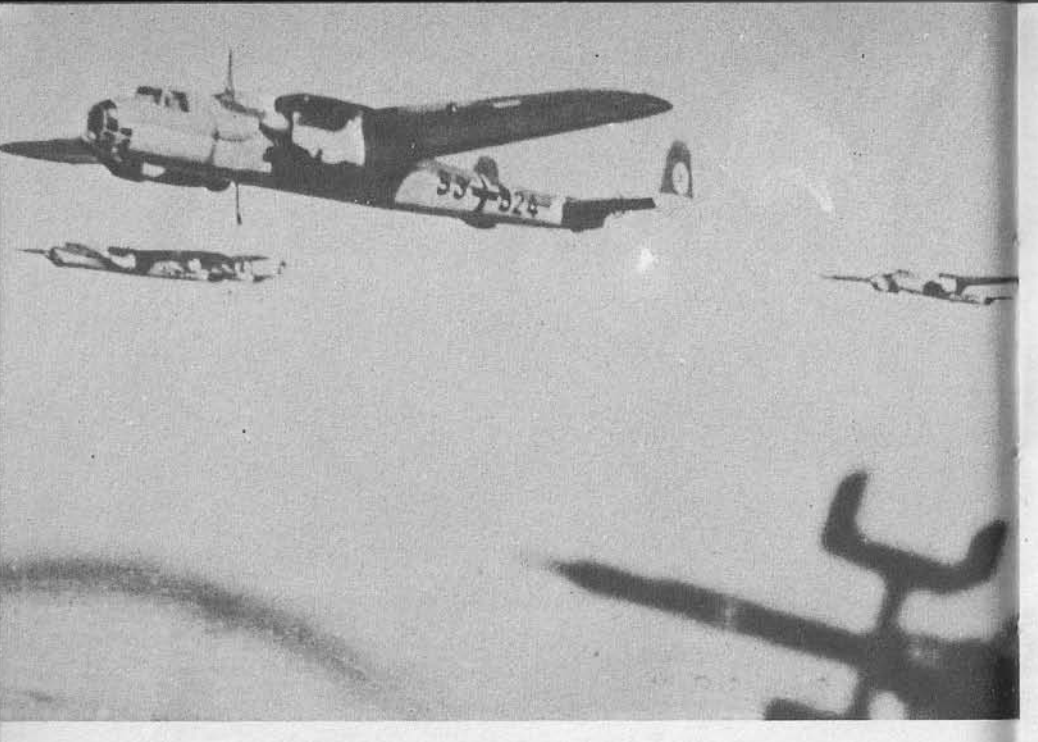


Ataques alemanes y aliados en Escandinavia.



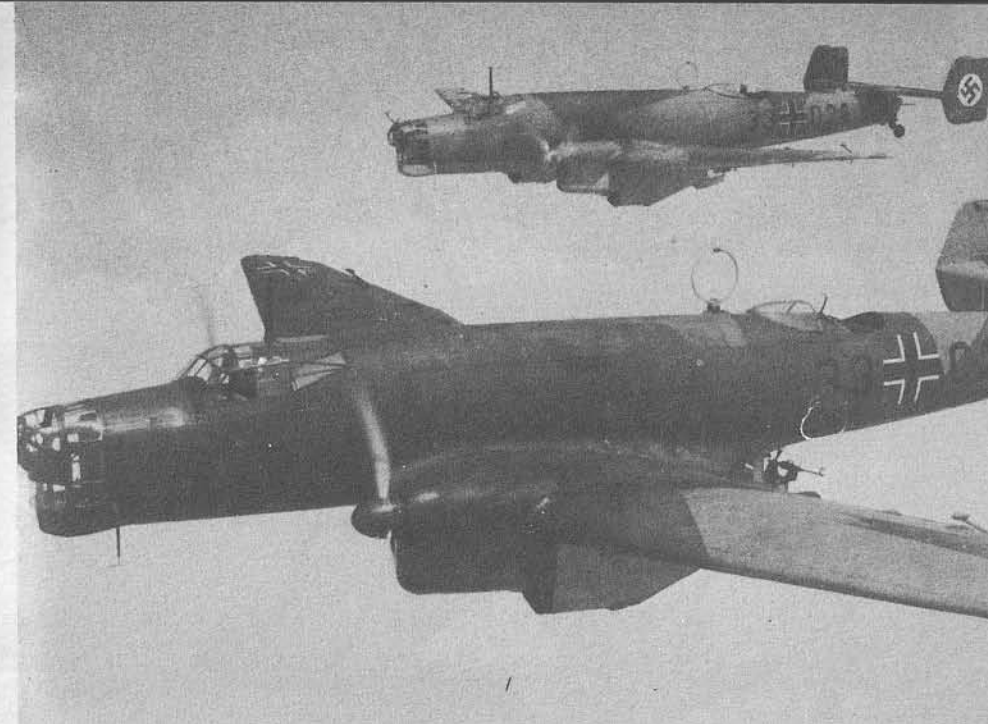
Arriba: **El caza Bf 109 recibió su bautismo de fuego en España.**
Abajo: **Goering pasa revista a los hombres de la Legión Cóndor a su regreso de España; tras él, el general Wolfram von Richthofen.**





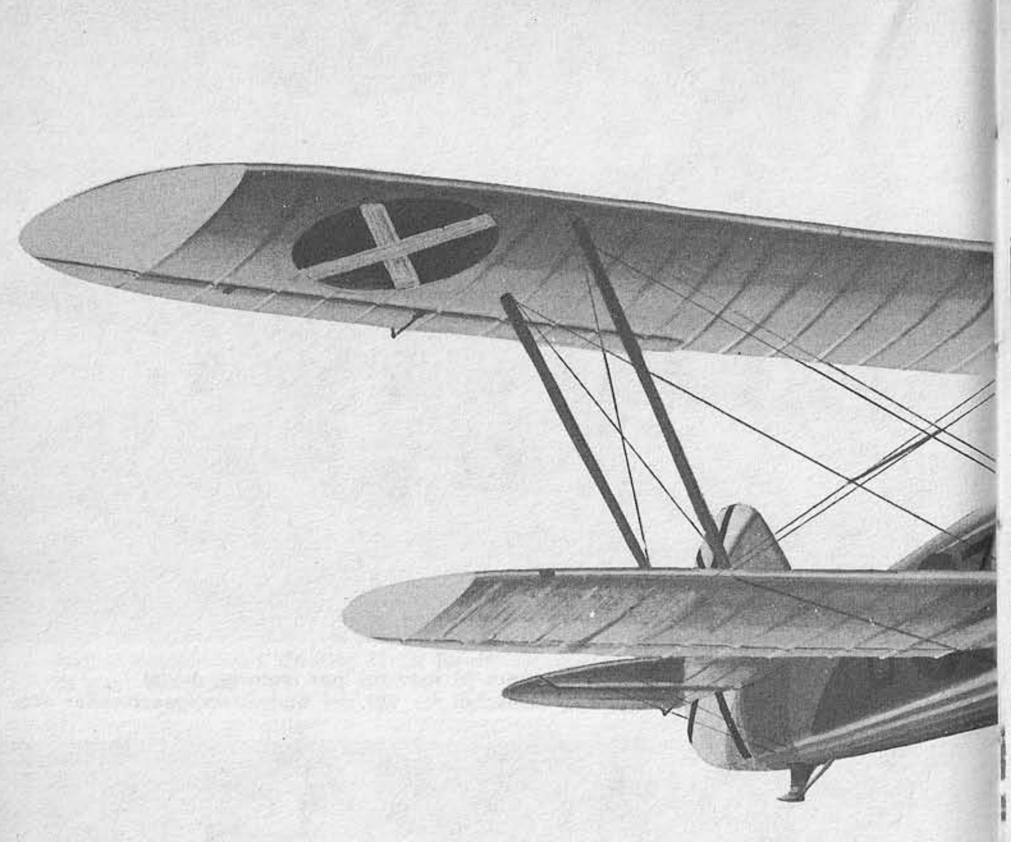
Arriba: **Bombarderos Dornier 17 en formación.** Abajo: **Avión de reconocimiento He 70, de gran velocidad.**

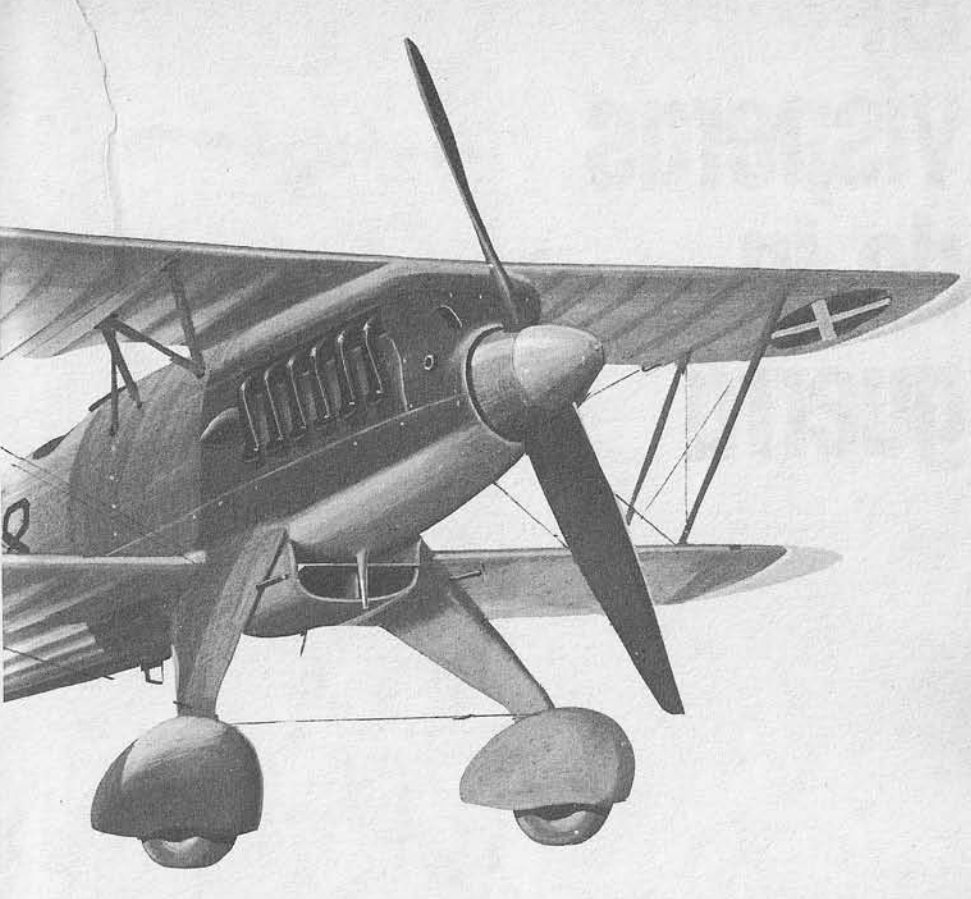




Arriba: **Bombarderos pesados Junkers 86 movidos por motores diesel.**
Abajo: **Bombarderos en picado Henschel Hs 123 del Sturzkampffgeschwader 165.**







Heinkel 51.
Motor: **Un B.M.W. VI de 750 caballos al despegue.** Armamento: **Dos ametralladoras de 7,9 mm.** Velocidad máxima: **330 Km/h.** Autonomía: **660 Km.** Envergadura: **10,28 m.** Longitud: **7,82 m.**

suelo. La carga de cuatro bombas de 10 kg., más un tanque de combustible lanzable provisto de un sistema especial de ignición se dejaba caer "a ojo" sobre blancos que generalmente eran objetivos de primera línea, tales como carreteras, puentes, trincheras y tropas. Los aviones se aproximaban volando a una altitud de 150 m. en cerradas formaciones de hasta 9 aparatos y todos los pilotos soltaban su carga cuando veían que el jefe de la formación agitaba la cabeza enérgicamente. Esta táctica solía tener gran éxito porque en esta época los ataques aéreos infundían auténtico pánico entre las tropas de infantería, quienes por lo general se arrojaban al suelo en cuanto divisaban un avión.

El primero en poner en práctica este nuevo método fue el jefe de la Legión Cóndor, coronel Wolfram Freiherr von Richthofen (primo del famoso as de caza de la Primera Guerra Mundial); en algunas de las acciones a pequeña escala que tenían lugar por entonces, este método probó ser decisivo. Posteriormente, esta misma táctica resultaría de gran efectividad en operaciones a escala mucho mayor.

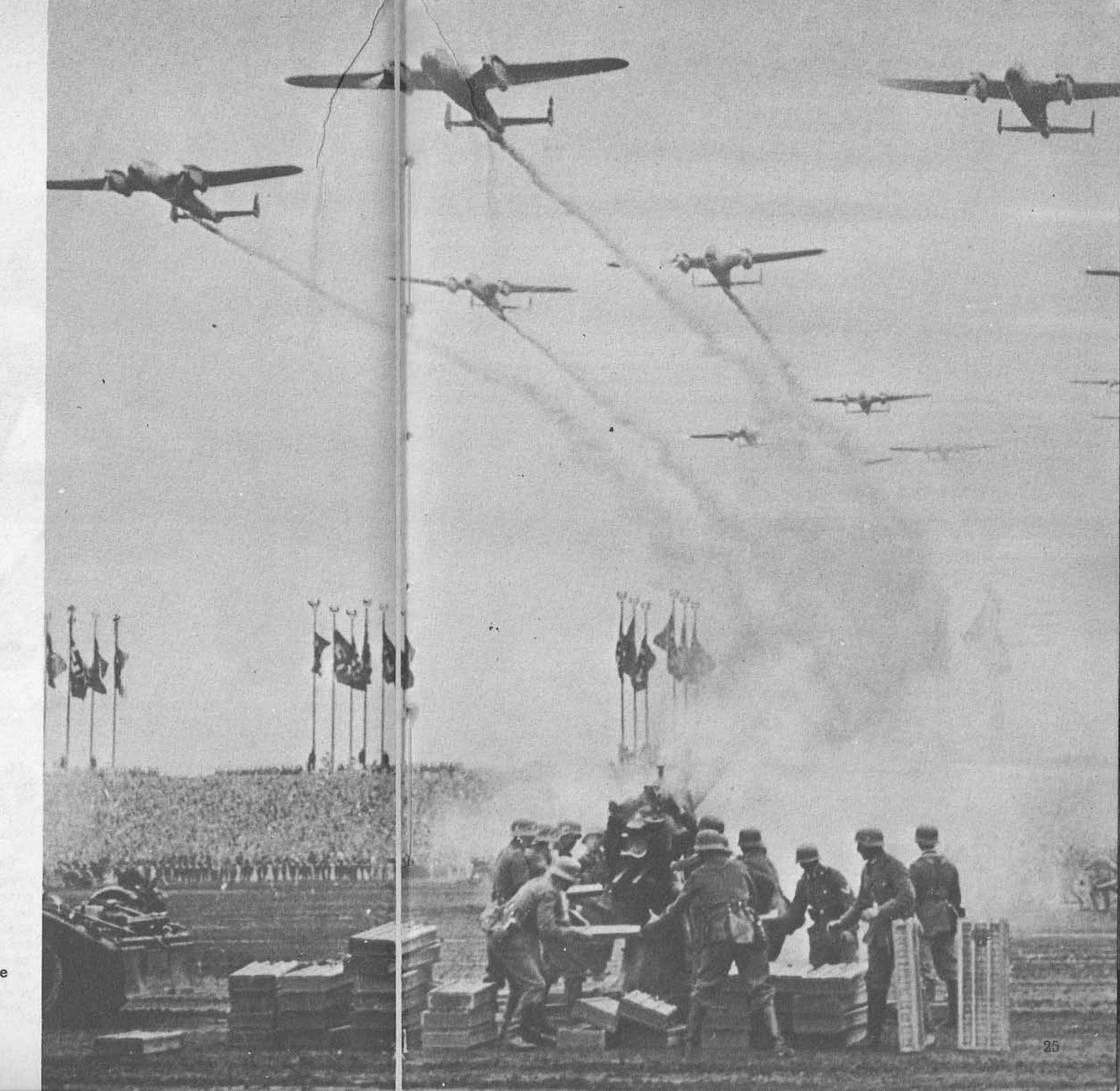
La guerra de España terminó en marzo de 1939 y los hombres de la Legión Cóndor regresaron a Alemania. Pero entre tanto, una crisis de mayor envergadura se estaba incubando en Europa Central.

En marzo de 1938 las tropas alemanas entraban en Austria, y en el mes de septiembre se permitió a Hitler la anexión de una gran faja de terreno de Checoslovaquia occidental como una "última demanda territorial". En marzo de 1939 las tropas alemanas ocupaban el resto del país. Por entonces se hacía cada vez más evidente que el próximo objetivo de Hitler sería Polonia, cuyas fronteras estaban garantizadas por Inglaterra.

Mientras tanto, entre bastidores tenía lugar una considerable actividad diplomática, al dedicarse Alemania por un lado y Gran Bretaña Francia y Polonia por otro a asegurarse aliados, o al menos, "no enemigos" en el conflicto que parecía estar más cerca cada día que pasaba. La mayoría de los países prefirió mantenerse al margen del asunto, pero los alemanes consiguieron llegar a una alianza militar con Italia y, más tarde, asegurarse un pacto de no agresión con Rusia.

En mayo de 1939 Hitler decidió que había llegado el momento de atacar. Sus fuerzas, recién entrenadas y equipadas, contaban con un margen de potencia que nunca podría ser superado por sus oponentes —o al menos ésta era su idea. El 23 de este mismo mes informaba tranquilamente a los comandantes en jefe de sus tres armas que tenía el propósito de "... atacar Polonia en la primera oportunidad". La guerra era ahora inevitable.

En vísperas de la guerra



Formación de Do 17 en vuelo rasante sobre el estadio de Nurenberg durante una exhibición acaecida antes de la guerra.

En el verano de 1939, Hitler había decidido atacar Polonia para dirimir sus diferencias y, dado que los gobiernos de Francia y Gran Bretaña habían declarado que en el caso de una guerra "... ayudarían al gobierno polaco con todas sus fuerzas", era perfectamente presumible que el conflicto no quedaría limitado a la Europa oriental.

El día 1 de septiembre la Luftwaffe poseía 3.650 aviones de combate:

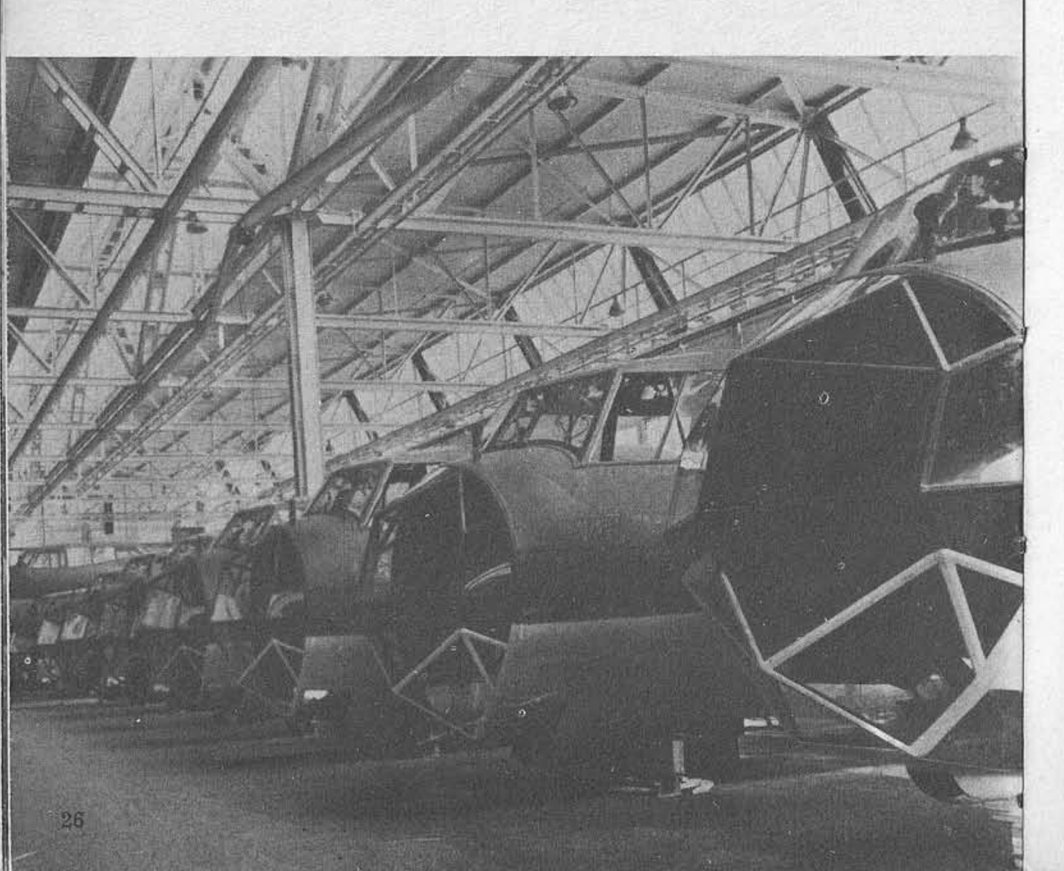
AVIONES DE BOMBARDEO HORIZONTAL (principalmente Do 17 y He 111)	1.170
BOMBARDEROS EN PICADO (Ju 87)	335
CAZAS MONOMOTORES (Bf 109)	1.125
CAZAS BIMOTORES (Bf 110)	195
AVIONES DE RECONOCIMIENTO (principalmente Do 17 y Henschel 126)	620
HIDROAVIONES (He 59, He 60 y He 115)	205

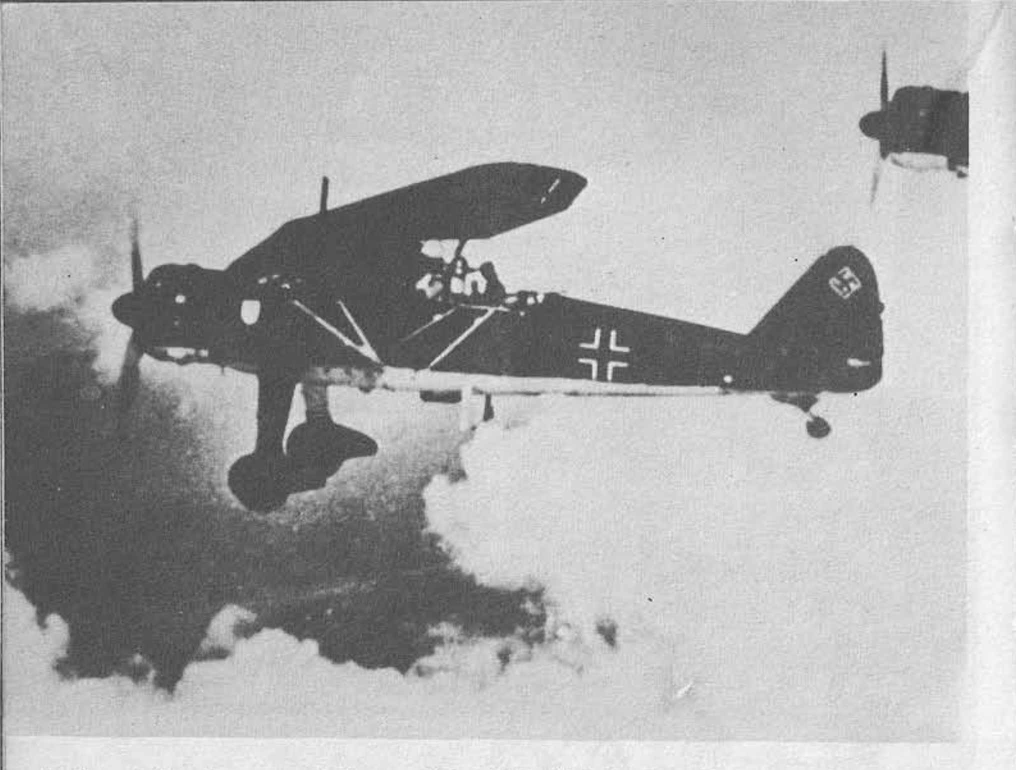
Cuando la guerra era ya inevitable, los alemanes aumentaron la producción de aviones de combate. Abajo: **Fuselajes de Do 17 a punto de ser terminados.** Derecha: **Fuselajes de Bf 109.**

Existía además una reserva de aviones que oscilaba entre el diez y el veinticinco por ciento de la fuerza de primera línea, según tipos. Respaldando esta fuerza de combate y su reserva había una organización de entrenamiento constituida por más de 2.500 aviones, más 500 de tipo operacional empleados para el entrenamiento de combate.

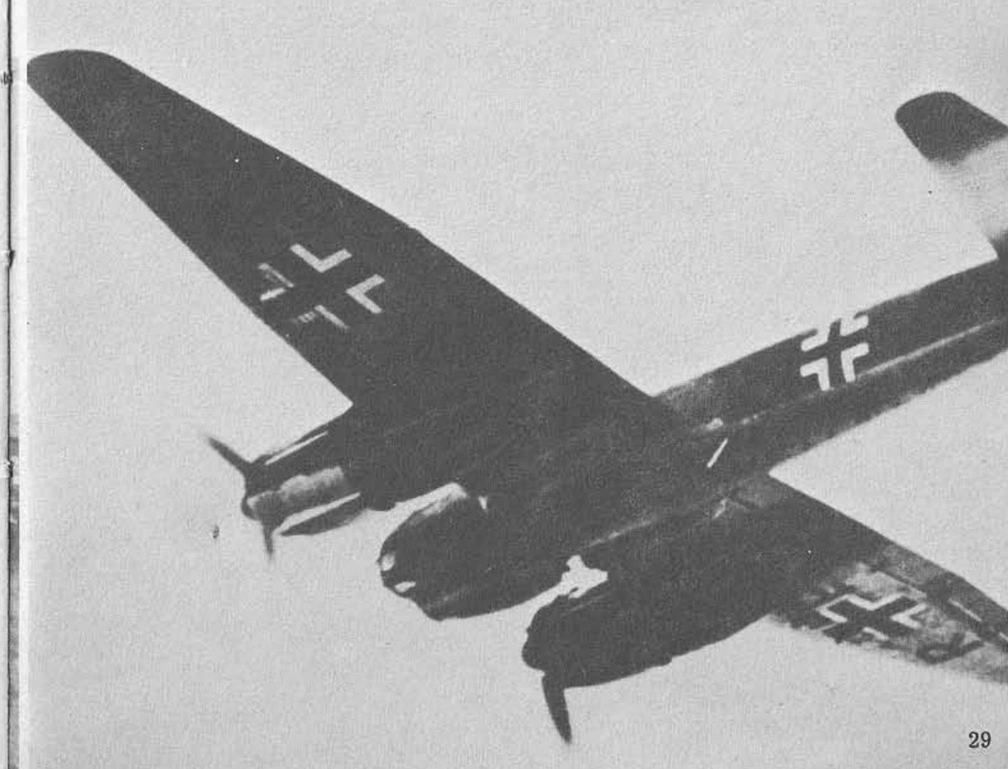
Los aviones que constituían la espina dorsal de las armas de caza y bombardeo respectivamente, los Heinkel 111 y Bf 109, eran indudablemente mejores que cualquiera de sus equivalentes en servicio en gran escala en las demás fuerzas aéreas beligerantes. En cuanto a entrenamiento y moral, también, las tripulaciones alemanas eran iguales, si no superiores a la mayoría de sus oponentes.

Así a simple vista, el cuadro que ofrecía









Arriba: **Avión de reconocimiento táctico Henschel Hs 126.** Derecha: **Hidroavión torpedero y de reconocimiento Heinkel He 115.** Abajo: **Avión de bombardero y reconocimiento de gran velocidad y gran autonomía Junkers Ju 88, tuvo múltiples aplicaciones**

la Luftwaffe pudiera parecer impresionante, pero sin embargo había en su seno una serie de defectos que habrían de tener un profundo efecto en la capacidad alemana de sostener una larga guerra aérea.

En primer lugar, veamos los cambios experimentados en el alto mando de la Luftwaffe durante los dos últimos años de paz.

Como ya hemos visto, Kesselring había ocupado el cargo de jefe de Estado Mayor en 1936, a raíz de la muerte de Wever. Pero la fricción había ido aumentando gradualmente entre Kesselring y su inmediato superior, Milch, y después de un año en el cargo, el primero pidió a Goering que le relevara de su actual responsabilidad. Kesselring pasó a mandar la Tercera Zona Administrativa del Aire (*Luftkreis III*), y su puesto lo cubrió el jefe de la Oficina de Personal de la Luftwaffe, *Generalmajor* Hans Jürgens Stumpff. Pero Stumpff encontró su nueva labor muy pesada, pues la constante expansión de la fuerza imponía una serie de cambios de organización de gran envergadura que le dejaban poco tiempo para llegar a conocer a sus subordinados. Además, sólo tuvo un poco más de éxito que Kesselring en sus relaciones con Milch, y con resultados similares. Por otro lado, la propia posición de Milch y el gozar de la confianza y el favor de Hitler, le valió la enemistad de Goering, quien veía en su subordinado un posible rival en el mando de la Luftwaffe. Como Milch ha dicho a este autor: "algunos de los miembros del partido nazi empezaban a decir que yo era la auténtica cabeza de la fuerza aérea, y no Goering. Decían esto no porque yo les gustara particularmente, ¡sino porque le odiaban a él!". Goering reaccionó ante esta imaginaria amenaza atrayendo a otros a su círculo de confidentes, y también, relevando a Milch de algunas de sus atribuciones y de la influencia que éstas le proporcionaban. No tardó Milch en perder el control directo del personal de vuelo y de los departamentos técnicos.

Para asegurarse el control de la Oficina Técnica, Goering puso a la cabeza de la



En los albores de la guerra
las unidades de Bf 109 constituían la
espina dorsal del arma de caza
de la Luftwaffe.

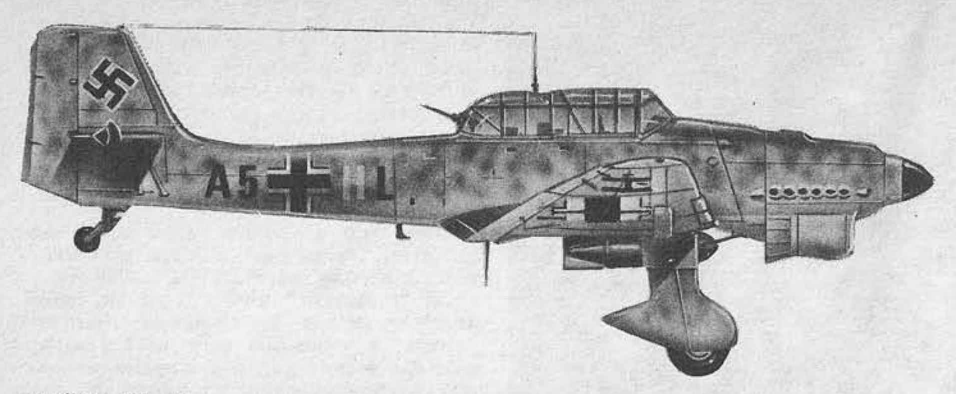


misma a un viejo amigo suyo, Ernst Udet. Era éste uno de los personajes más populares dentro de la nueva Luftwaffe; un brillante piloto de caza que había terminado la Primera Guerra Mundial con 62 victorias conseguidas que sobrevivió al conflicto. Desde principios de 1939, Udet detentó el cargo de jefe de Suministro y Material de la fuerza aérea (*Generalflugzeugmeister*), con la categoría de coronel.

Udet trató de ponerse a la altura del importante cargo que le había sido asignado, intentado por todos los medios calar en el "intríngulis" técnico y en las cualidades acrobáticas de los nuevos tipos en proceso de evaluación para la Luftwaffe, todo ello a costa de sus principales responsabilidades, cuales eran un control de producción y programas exhaustivos de pruebas. Udet podía haber hecho buen uso de los consejos técnicos y administrativos de Milch, pero ya se encargó Goering de mantener apartados a estos dos hombres.

Stumpff había cesado en su puesto de jefe de Estado Mayor en febrero de 1939, y en su lugar vino el cuarto hombre que detentaría este cargo desde 1935: el coronel, poco después *Generalmajor,* Hans Jeschonnek. Era éste un protegido del general Wever, quien se había fijado en él por ser un hombre de notable inteligencia y capacidad. Además, como el mismo Wever, Jeschonnek era un ardiente nacional socialista. A la edad de 39 años, el nuevo jefe de Estado Mayor era un hombre muy joven para estar detentando un puesto tan importante, y su juventud puso muchas dificultades en su camino. Era una persona solitaria y retraída, y no llegó a hacer ninguna clase de amistad ni con Milch ni con Udet. Además, y también debido a su juventud, Jeschonnek se vio incapacitado para prevalecer sobre los comandantes de *Luftflotte,* más veteranos, quienes no vacilaban en hacer uso de su amistad personal con Goering para imponerse a él. Goering sabía ,perfectamente bien que él era intelectualmente inferior al hombre que ahora dirigía su personal, pero esto servía solamente para aumentar su reluctancia a consultar con Jeschonnek antes de anunciar sus decisiones. El resultado de todo esto fue que Jeschonnek se vio en la poco envidiable posición de ser el responsable de cuanto ocurría en la Luftwaffe, al tiempo que contaba con poca autoridad para decidir sobre el curso de los acontecimientos.

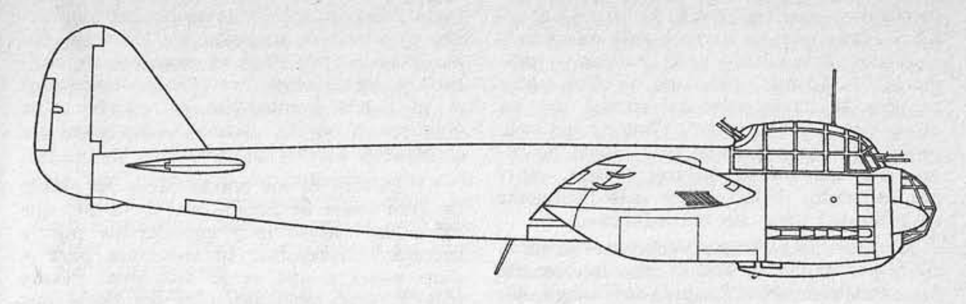
La tripulación de un Heinkel 111 se prepara para un vuelo desde Jever, en agosto de 1939.



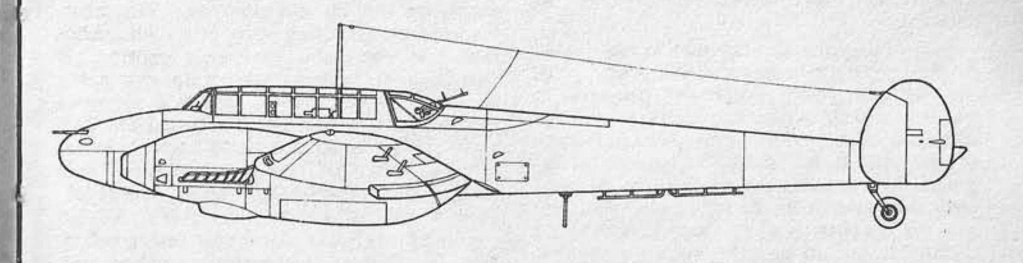
Junkers JU 87.
Durante la Segunda Guerra Mundial el bombardero táctico en picado tuvo su más genuino representante en el Junkers Ju 87. Aun cuando este tipo fue frecuentemente llamado Stuka, esta palabra, en realidad, es una contracción del vocablo alemán Sturzkampfflugzeug, equivalente a «bombardero en picado»; este término Stuka se refiere a todos los bombarderos en picado y no específicamente a uno determinado. Con un extraordinario éxito contra tropas no preparadas en los comienzos de la guerra, cuando los alemanes poseían superioridad aérea, las unidades equipadas con Ju 87 sufrieron grandes pérdidas cuando se enfrentaron con arrojados pilotos de caza tripulando modernos aparatos.
Características del Ju 87B-2: Motor: **Junkers Jumo 211, desarrollando 1.200 hp al despegue.** Armamento: **Una bomba de 500 kg. o una de 250 y 4 de 50 kg.; tres ametralladoras de 7,9 mm.** Velocidad máxima: **390 Km/h. a 4.100 m.** Techo: **8.000 m.** Autonomía: **600 Km. portando una bomba de 500 kg.** Peso vacío: **2.713 kg.** Peso cargado: **4.336 kg.** Envergadura: **14 m.** Longitud: **11 m.**



Heinkel He 111.
Numéricamente el más importante bombardero de la Luftwaffe durante la primera mitad de la guerra, el Heinkel 111 prestó servicio en todos los frentes. A finales de 1941 era ya un aparato rebasado, pero debido a dificultades en el desarrollo del He 177 que debería reemplazarlo, el viejo avión continuó en servicio hasta el final de la contienda. Fue también utilizado como avión de transporte y como remolcador de planeadores.
Características del He 111: Motores: **Dos Junkers Jumo 211s, desarrollando cada uno de ellos 1.340 hp al despegue.** Armamento: **Hasta un total de 2.000 kg. de bombas, era la carga normal, pero en condiciones de sobrecarga, podía portar una bomba de 2.500 kg.; un cañón de 20 mm. y cinco ametralladoras de 7,9 mm.** Velocidad máxima: **415 Km/h. a una altitud de 5.000 m.** Autonomía: **1.223 Km. con carga máxima normal.** Techo: **7.773 m.** Peso vacío: **7.734 kg.** Peso cargado: **12.429 kg.** Envergadura: **22,58 m.** Longitud: **16,60 m.**



Junkers Ju 88.
El Junkers Ju 88 fue el aparato más versátil que entró en servicio con la Luftwaffe, y operó como bombardero, caza nocturno y diurno, avión de ataque al suelo, bombardero-torpedero, de reconocimiento y, casi a finales de la guerra, como bomba volante. Se construyeron unos 15.000 ejemplares.
Características del Ju 88H-1: Motores: **Dos Junkers Jumo 211, desarrollando ambos 1.200 hp al despegue.** Armamento: **Hasta 1.500 kg. de bombas; cuatro ametralladoras de 7,9 mm.** Velocidad máxima: **450 Km/h. a una altitud de 5.500 m.** Autonomía: **1.223 Km. con carga normal de bombas.** Techo: **7.743 m.** Peso vacío: **7.000 kg.** Peso cargado: **10.360 kg.** Envergadura: **18,37 m.** Longitud: **14,36 m.**



Messerschmitt Bf 110.
Concebido como un bombardero destructor de gran autonomía, el Messerschmitt Bf 110 salió airoso en ese papel y también como caza nocturno. A pesar de todo, resultó un fracaso cuando fue utilizado como caza de escolta durante la Batalla de Inglaterra, debido a su pobre maniobrabilidad comparado con los cazas monomotores británicos. La designación Bf correspondía a Bayerische Flugzeugwerke —compañía aeronáutica bávara donde el diseñador Willi Messerschmitt construyó el aparato de tal nombre.
Características del Bf 110: Motores: **Dos Daimler Benz DB 601 As, desarrollando cada uno 1.100 hp al despegue.** Armamento: **Dos cañones de 20 mm. y cuatro ametralladoras de 7,9 mm. en el morro; una ametralladora de 7,9 mm. disparando hacia atrás.** Velocidad máxima: **560 Km/h. a 7.000 m.** Techo: **9.756 m.** Autonomía: **900 Km. a 480 Km/h. y a 7.000 m. de altitud.** Peso cargado: **6.940 kg.** Envergadura: **16,27 m.** Longitud: **12,15 m.**

Así estaba la cabeza de la Luftwaffe en vísperas de la guerra, constituida por cuatro hombres —Goering, Milch, Udet y Jeschonnek— cada uno en su caso mal colocado o al menos incapacitado para realizar su propia labor. Además, cada uno de ellos estaba de uñas la mayor parte del tiempo con los otros tres. Por su parte, Goering no sólo no hacía nada por evitar este estado de cosas, sino que incluso lo creaba para, así y por separado, poder ejercer más fácilmente su autoridad sobre sus subordinados.

A pesar de todo esto, las bases establecidas por Milch y Wever eran lo bastante firmes para soportar las presiones originadas dentro de la fuerza aérea en los años que precedieron a la contienda. Posteriormente, cuando estas presiones se combinaron con las ejercidas desde fuera por el enemigo, esta diversidad de dirección iba a traer graves consecuencias, pues la Luftwaffe, más que ser dirigida a la hora de entrar en batalla, sería administrada, simplemente.

Dadas estas divisiones de opinión en el mando de la Luftwaffe no tardarían en hacer acto de presencia los grandes errores. Entre los de mayor importancia habría de ser la decisión de Jeschonnek de que todos los bombarderos que se produjeran a partir del Do 17 y He 111 habrían de ser capaces de bombardear en picado. Los problemas derivados de esta decisión pronto serán expuestos a la atención del lector; pero antes, consideremos las razones que había tras ellos.

Hay dos formas de aumentar la efectividad de un ataque de bombardeo utilizando bombas de alto poder explosivo: primero, se pueden utilizar aviones grandes o un número mayor de aviones más pequeños, para arrojar una mayor carga de bombas o, segundo, se puede aumentar el grado de puntería del bombardeo, de forma que sean menos las bombas que se "desperdicien". En definitiva, que un pequeño aumento de puntería en el bombardeo representa un gran aumento en la efectividad.

El visor de bombardeo horizontal de la preguerra, el Goerz Visier 219, era un instrumento rudimentario e ineficaz que daba resultados muy pobres. Para acertar en blancos pequeños era necesario soltar grandes cantidades de bombas empleando este visor. Por otra parte, el bombardero en picado Ju 87 —tipo que había sido probado en acción en España— había demostrado una impresionante capacidad de ataque con gran puntería.

Fue por esto por lo que en la Luftwaffe empezó a desarrollarse un creciente entusiasmo ante la idea de un bombardero en picado de gran alcance. En lo que concierne al Ju 87B, de cuatro toneladas y media y corto radio de acción, la teoría del bombardeo en picado de precisión era bastante buena. Pero cuando llegó el momento de aplicarla a los aviones más grandes, necesarios si se quería bombardear en picado sobre objetivos a mayor distancia, los alemanes empezaron a tener dificultades.

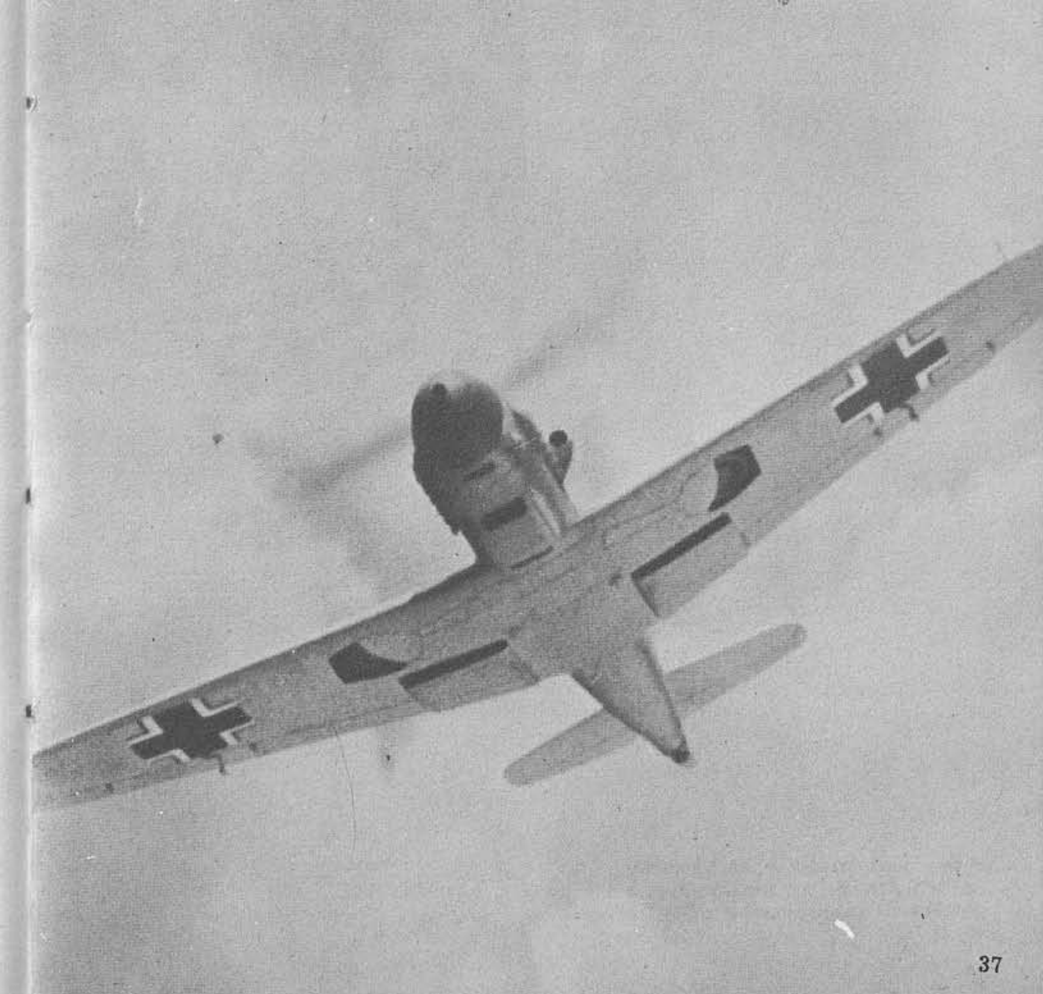
El primero de los bombarderos en picado de gran radio de acción fue el Ju 88, que sufrió un retraso muy considerable por la necesidad de reforzar su estructura para el duro papel a que se le destinaba. Pesaba más de diez toneladas, más del doble que el Ju 87, y era mucho más difícil de controlar durante el picado. Estaba claro que el Ju 88 rebasaba los límites máximos razonables de tamaño y peso para un bombardero en picado, pero los entusiastas de este aparato, entre los que se contaban principalmente Udet y Jeschonnek, presionaron para que siguiera siendo desarrollado y construido.

En 1938 y 1939, la tercera generación de bombarderos medios y pesados alemanes, el Dornier Do 217, de quince toneladas, y el Heinkel 177, de treinta, alcanzaban la fase de pruebas en vuelo. Estando en la mitad de su construcción se había decidido que también tendrían que ser reforzados para operar como bombarderos en picado. Las primeras pruebas en vuelo no tardaron en demostrar que los dos tipos eran totalmente inadecuados para este propósito: en ambos casos, se comprobó que eran enormes la tensión y el esfuerzo que tenía que sufrir la estructura del aparato cada vez que tenía que salir del picado. En el caso del Do 217, pudo ser utilizado con éxito como bombardero horizontal sin que su construcción para la misión de bombardero en picado representara ningún inconveniente. No fue así con el He 177. En el caso de este bombardero cuatrimotor, los motores estaban unidos formando dos pares que accionaban una hélice por cada par. La disposición convencional, en la que cada motor acciona su propia hélice, hubiera determinado que el avión resultara incontrolable en un bombardeo en picado, y por esta razón se conservó la disposición de motores en tándem hasta mucho tiempo después de que la idea debiera haber sido abandonada. Como consecuencia de una serie de problemas aparecidos en los sistemas de refrigeración y lubricación, así como por pérdida de combustible, estos motores siempre tuvieron tendencia a incendiarse en vuelo, y fueron muchos los He 177 que se perdieron por tal causa. Por esta razón, el He 177 habría de sufrir grandes retrasos antes de su entrada en servicio operacional.

Otro importante avión alemán iba a sufrir también las consecuencias de la necesidad de un bombardero en picado. Era éste el Messerschmitt 210, una combinación de caza pesado, caza-bombardero y bombardero en picado, ideado para reemplazar al Messerschmitt 110 y al Ju 87, ya en servicio. Este tipo habría de ser posteriormente casi un fracaso total, pues eran demasiados los papeles que tenía que desempeñar para que pudiera hacer frente a cualquiera de ellos a plena satisfacción.

Los problemas inherentes al reemplazamiento de aviones no se dejaban sentir todavía en septiembre de 1939, pero no sería hasta 1941 ó 1942, caso de que la guerra durara tanto, cuando estos modelos estuvieran preparados para entrar en servicio a gran escala, ni necesarios para sustituir a los hasta entonces en uso. Mientras tanto, la Luftwaffe estaba a punto de enfrentarse a su primera y auténtica prueba. Pocos dudaban que esta recientísima fuerza aérea, sobre la que tanto esfuerzo se había desplegado, demostraría ser una formidable arma bélica, como así fue.

Messerschmitt Me 109F. La ausencia de armamento en los planos redundó en beneficio de una mayor limpieza aerodinámica de los mismos. Obsérvese la desaparición de tirantes en los planos de cola.



Las victorias relámpago



Hitler pasa revista a los hombres de la Luftwaffe encargados de la captura del Fuerte Eben Emael en Bélgica.

La Segunda Guerra Mundial estalló al iniciar las tropas alemanas la invasión de Polonia en las primeras horas de la mañana del día 1 de septiembre de 1939. La niebla existente aquella mañana impidió las operaciones aéreas a gran escala, pero cuando ésta levantó al comenzar la tarde, la Luftwaffe hizo acto de presencia sobre aquel primer escenario de la guerra. Los alemanes habían reunido casi 1.600 aviones de combate para esta campaña, estando concentrados en gran parte en las *Luftflotten I* y *IV*. En un principio, los principales objetivos de la aviación fueron los aeródromos polacos, que sufrieron el ataque constante de los bombarderos en picado y de bombardeo horizontal. Los pilotos polacos que lograron remontar el vuelo para salir a interceptar a los invasores pronto pudieron constatar que los anticuados cazas PZL no podían competir con los modernos Messerschmitt.

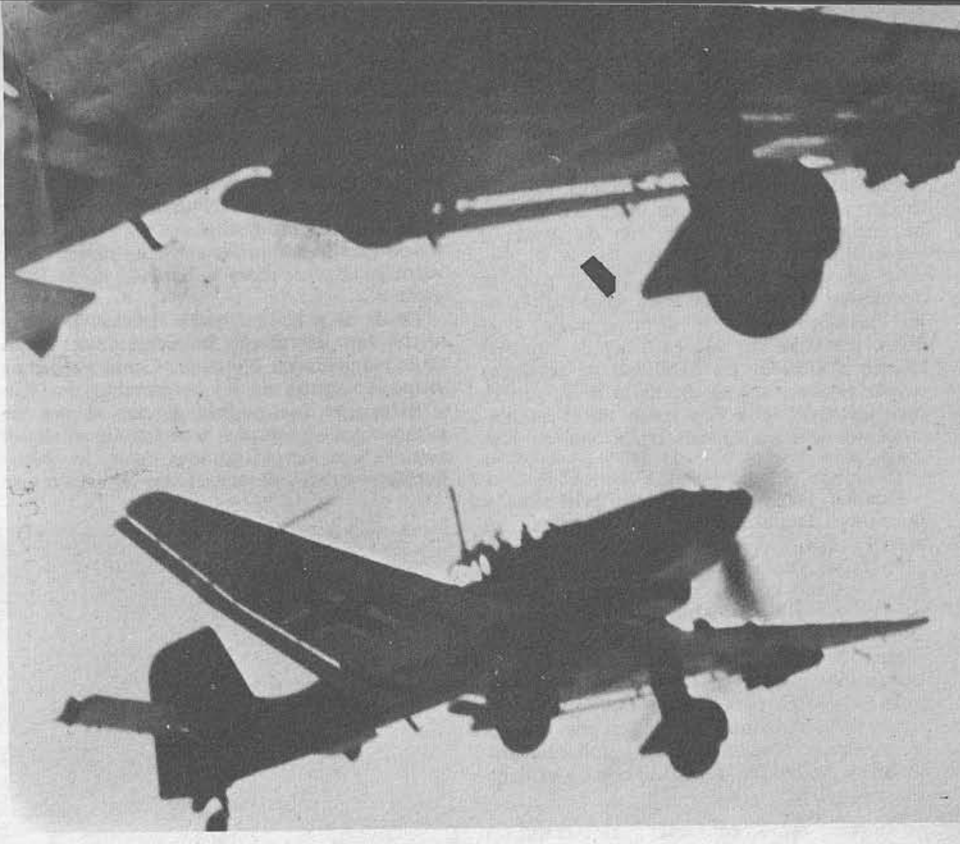
Con una fuerza total de sólo 397 aviones de primera línea a principios del conflicto, de los que 159 eran cazas y 154 bombarderos, la fuerza aérea polaca poco pudo hacer para influir favorablemente en el desarrollo de los acontecimientos, y al cabo de dos días la Luftwaffe había conseguido la casi total supremacía aérea en los cielos de Polonia. Liberados así de su primera responsabilidad, los comandantes de las unidades de vuelo alemanas pudieron pasar a la ejecución de su segundo cometido: proporcionar apoyo aéreo a las tropas terrestres en su avance por territorio enemigo. Cualquier movimiento de tropas polacas observado desde el aire sufría los ataques sistemáticos de las fuerzas de la Luftwaffe, y las comunicaciones por carretera y ferrocarril fueron atacadas repetidamente en las zonas de la retaguardia. Consecuentemente, a veces se hacía imposible el traslado de tropas a las áreas de mayor lucha. Mientras tanto, los continuados ataques efectuados por los bombarderos en picado sobre las tropas polacas ayudaron a los soldados alemanes a deshacer puntos fuertes de resistencia, baterías antiaéreas y concentraciones de tropas.

El general Kutrzeba, comandante del ejército polaco de Poznan, dijo lo siguiente acerca de la efectividad de los ataques aéreos alemanes sobre sus tropas: "Constantemente, toda concentración de tropas y todas las rutas de marcha sufrían el devastador efecto del fuego aniquilador que venía del aire... Era como si el infierno se echara sobre la tierra. Los puentes fueron destruidos, los vados bloqueados, la artillería antiaérea y parte de las otras fuerzas de artillería fueron aniquiladas... Continuar la lucha no significaba más que resistir, y mantenernos firmes en nuestras posiciones era quedar expuestos a la inminente amenaza de que la fuerza aérea alemana convirtiera el escenario en un inmenso cementerio, ya que carecíamos de la más elemental pieza de artillería antiaérea".

El 17 de septiembre, el ejército polaco ya no operaba como una fuerza bélica coordinada y para los alemanes el fin de la campaña estaba ya a la vista. La caída de la capital, Varsovia, parecía inminente, razón por la que empezaron a retirarse las primeras unidades alemanas para reforzar a las débiles fuerzas que tenían que enfrentarse a los ingleses y franceses en el Oeste. Pero debido a un repentino recrudecimiento de la resistencia polaca, tomar Varsovia resultó mucho más difícil de lo que se esperaba. A continuación de una infructuosa propaganda y campaña de lanzamiento de octavillas, los alemanes pusieron en práctica un poderoso ataque aéreo combinado con un bombardeo masivo de la artillería el 25 de septiembre. El comandante de la Luftwaffe a cargo de los ataques aéreos, general von Richthofen, puso en servicio unos 400 bombarderos, muchos de los cuales efectuaron varias salidas aquel día. Desde un puesto de mando estratégicamente camuflado en las afueras de la ciudad, un satisfecho Hitler observaba la orgía de la destrucción. Cuando cayó la noche, la capital polaca estaba envuelta en llamas de punta a punta. Al día siguiente las fuerzas defensoras de Varsovia cesaron en la desesperada y unilateral lucha, ofreciendo su rendición. Al día siguiente, 27 de septiembre, la campaña de Polonia había llegado a su fin.

Las pérdidas de la Luftwaffe habían sido muy escasas durante la primera acción comparándolas con los resultados obtenidos. Murió o desapareció un total de 413 tripulantes y 126 más resultaron heridos. Se perdieron 285 aviones y sufrieron daños otros 279. De entre los primeros, 79 eran cazas, 78 aviones de bombardeo horizontal y 31 bombarderos en picado.

Los Ju 87 obtuvieron un rotundo éxito sobre Polonia, un éxito explotado al máximo por los propagandistas alemanes. Sin apenas oposición, tanto en el aire como desde tierra, los pilotos habían podido poner en práctica lo mejor de su habilidad, así como las condiciones de sus máquinas en los ataques en picado. El efecto de esta forma casi individual de combate fue devastador para la moral de las tropas enemigas en tierra, que no estaban preparadas para ello. La leyenda de los Stuka, nacida en España, se vio confirmada una vez más como una aterradora realidad.



La leyenda del Stuka nació durante las primeras campañas.

Después de su victoriosa campaña sobre Polonia, las unidades de combate de la Luftwaffe se retiraron a sus bases de retaguardia en Alemania, para descansar y reagruparse. Tanto para los alemanes como para sus adversarios británicos y franceses, fue éste un compás de espera que precedió a las batallas que el año 1940 traería consigo. Este período fue conocido entonces como de "guera ficticia".

Mientras las tropas en tierra se enfrentaban entre sí a lo largo de un frente estático en el Oeste, los estrategas estaban muy lejos de permanecer inactivos. Para los alemanes, el esfuerzo principal del nuevo año iba a ser una ofensiva coordinada de invasión a Holanda, Bélgica y Francia, que se iniciaría a finales de la primavera. Pero antes Hitler insistió en que se invadiera Dinamarca y Noruega, a fin de asegurarse el flanco Norte y, como él decía, "anticipar la acción inglesa en Escandinavia y en el Báltico".

El 9 de abril de 1940, sin previo aviso, los alemanes atacaron por sorpresa Dinamarca y Noruega —países neutrales ambos en ese momento. Mientras las fuerzas acorazadas avanzaban casi sin oposición a través de Dinamarca y los barcos de la marina alemana desembarcaban tropas en las islas danesas y en las ciudades noruegas de Oslo, Kristiansand, Bergen, Trondheim y Narvik, las tropas aerotransportadas descendían sobre los dos aeródromos de Aalborg. No tardó Aalborg, así como casi la totalidad de Copenhague, en caer en manos alemanas. Antes de que hubiera terminado el día, el rey danés y su gobierno pudieron darse cuenta de que toda la resistencia que pudieran oponer a los invasores sólo representaría la inútil pérdida de vidas, y se dio la orden de alto el fuego.

Los desembarcos efectuados en los puertos noruegos habían sido sincronizados con ataques aéreos a aeródromos empleados por la fuerza aérea noruega; esta pequeña fuerza fue casi aniquilada en tierra. A continuación, los aeródromos de Stavanger/Sola y Oslo/

Fornebu fueron capturados por tropas paracaidistas, y se convirtieron en bases avanzadas de los bombarderos en picado y cazas bimotores que realizaban misiones de apoyo a las tropas terrestres alemanas.

Durante la invasión de Noruega los alemanes hicieron uso de su flota de aviones de transporte para el traslado de tropas y personal de tierra de la Luftwaffe; se dispuso de unos 500 Junkers Ju 52 para la operación, un tercio de ellos procedentes de las unidades regulares de transporte y el resto, prestado por las escuelas de entrenamiento avanzado. La habilidad de trasladar tropas rápidamente al escenario de la guerra jugó un papel muy importante en el establecimiento de los alemanes en el Sur de Noruega.

Cuando las primeras tropas británicas y francesas desembarcaron en Noruega, en Narvik, Namsos y Andalsnes, los días 15, 16 y 17 de abril respectivamente, los alemanes se habían asegurado firmemente sus posiciones en el Sur. Ahora la Luftwaffe se dedicó a actuar enérgicamente sobre los puntos de desembarco aliados y contra la navegación que traía refuerzos. Tanto los bombarderos en picado como los aviones de bombardeo horizontal ejercieron una presión constante sobre sus enemigos y, faltando una auténtica oposición aérea, fue mucho el daño que causaron.

Mientras tanto, continuaba el incremento de la fuerza aérea en Noruega, y a principios de mayo de 1940, el *Fliegerkorps X*, la unidad más importante comisionada en aquel país, constaba de 710 aviones así distribuidos:

AVIONES DE BOMBARDEO HORIZONTAL	360
BOMBARDEROS EN PICADO	50
CAZAS MONOMOTORES	50
CAZAS BIMOTORES	70
AVIONES DE RECONOCIMIENTO	60
HIDROS	120

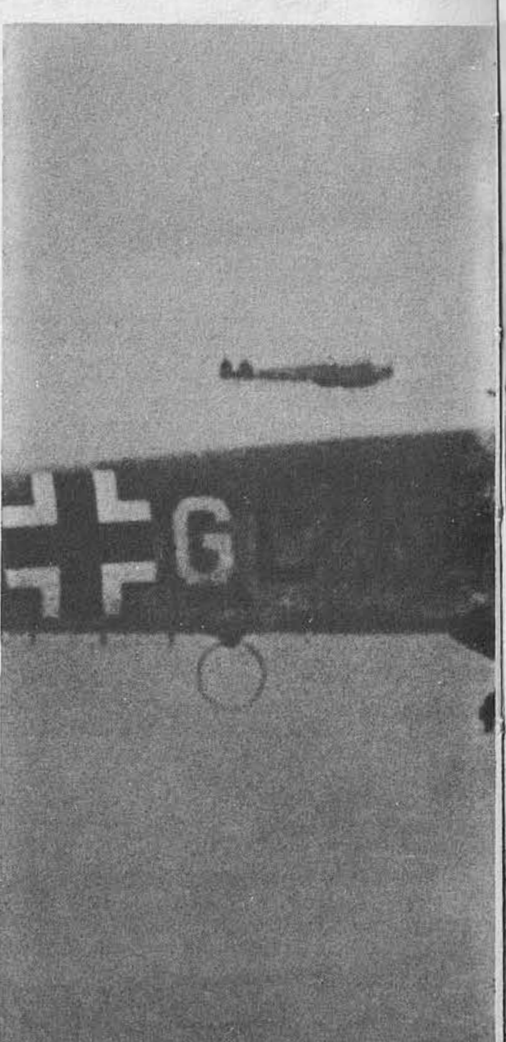
La RAF no podía intervenir de manera efectiva contra una oposición aérea tan fuerte. Cualquier intento de establecer bases de caza era invariablemente observado por los aviones de reconocimiento alemanes, y los campos de aterrizaje y despegue eran bombardeados hasta quedar inutilizados.

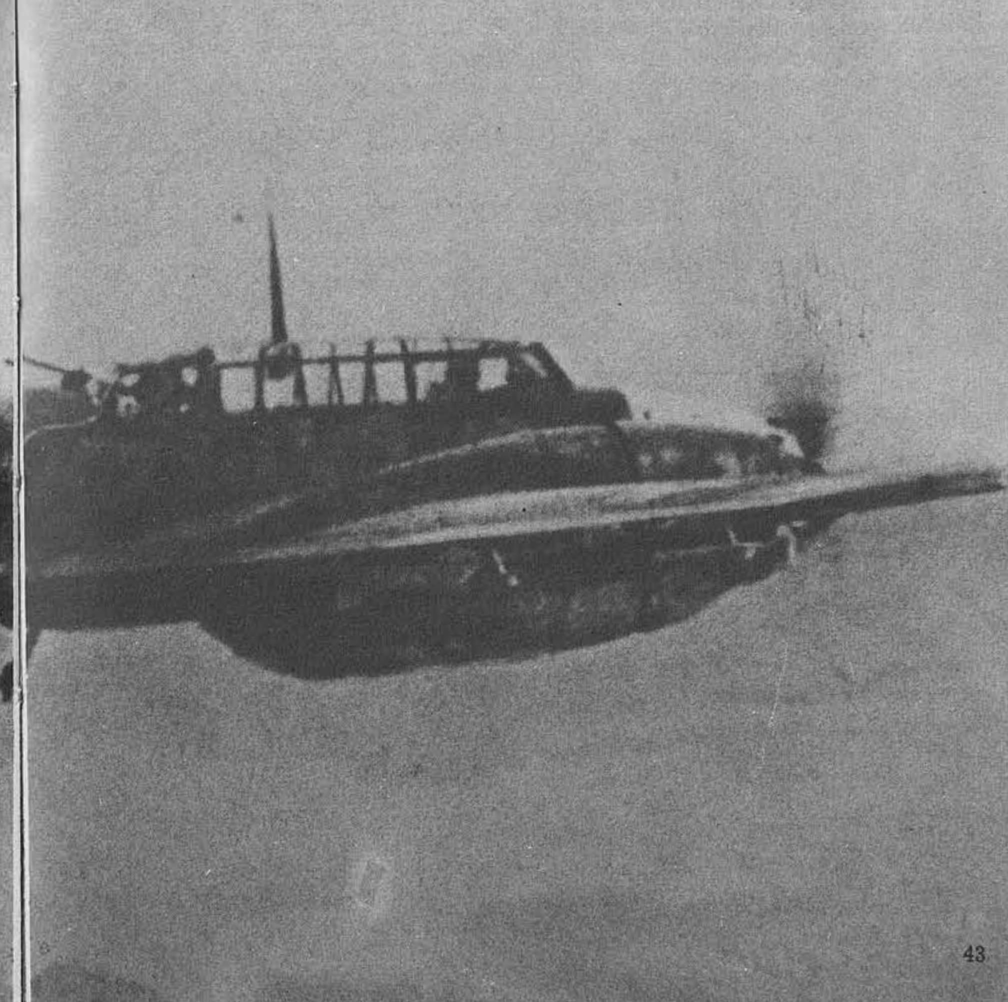
En tierra, los alemanes prosiguieron su avance ininterrumpido a lo largo de Noruega, y a principios de mayo las tropas aliadas tuvieron que ser evacuadas de Namsos y Andalsnes, en el centro del país, y las tropas restantes, situadas en Narvik, tuvieron que ser retiradas el 10 de junio. Toda Noruega estaba ahora en manos de los alemanes.

Desde el principio hasta el final, la Luftwaffe fue un factor importante del éxito de la campaña en Noruega. Como ya hemos visto, la captura de los aeródromos de Oslo y Stavanger fue posible gracias al uso de paracaidistas y tropas transportadas por el aire. Y una vez asegurados éstos, los bombarderos y cazas de gran radio de acción que operaban desde ellos, pudieron interferir seriamente la entrada de tropas británicas y francesas hacia el interior del país. Más adelante, cuando se generalizó la batalla en tierra, el dominio del aire demostró ser una ventaja tremendamente decisiva en un país donde las comunicaciones eran pobres y a menudo consistían solamente en una carretera o línea férrea que discurría entre dos montañas. Pero incluso antes de que hubiera terminado la batalla de Noruega, que duró dos meses, los alemanes dirigieron su poderosa avalancha hacia el interior de Francia.

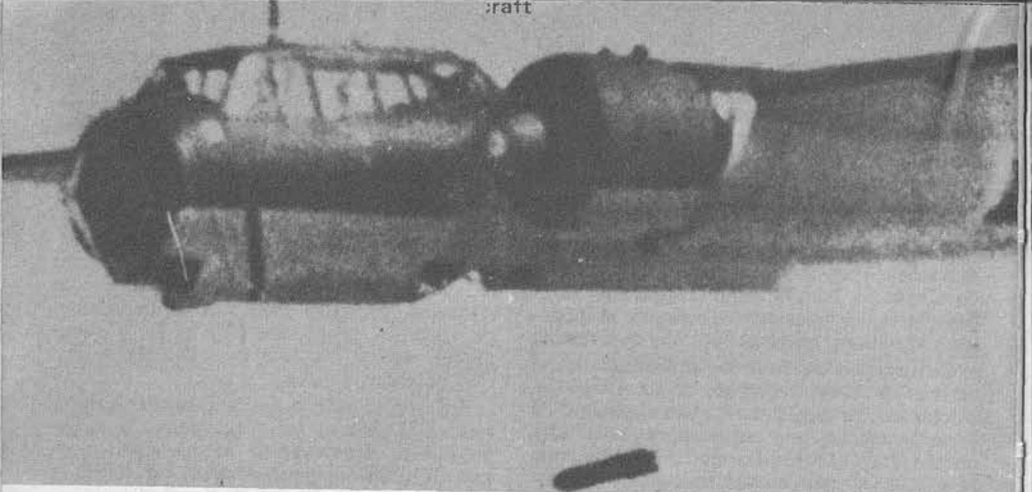
La invasión de Francia, proyectada en el verano de 1940, representaba un riesgo ya calculado. En lugar de los movimientos de pequeña tenaza, que tan positivos resultados habían dado durante la campaña de Polonia, el ejército alemán decidió introducir una poderosa cuña de fuerzas acorazadas, de más de 350 km. de longitud, entre los grupos de ejército Norte y Sur que defendían Francia; una vez alcanzada la costa del Canal, y estando separados los dos grupos de ejército, podrían ser exterminados uno a continuación del otro. Decíamos que la invasión era un riesgo calculado porque sólo tendría éxito a condición de que las fuerzas armadas terrestres pudieran mantener su ritmo de avance; si los carros llegaran a quedar separados en algún momento de la infantería, que les proporcionaba apoyo y suministros, serían los alemanes quienes se verían en serios apuros.

Era ahora cuando los bombarderos de la Luftwaffe iban a tener realmente la oportunidad de demostrar de lo que eran capaces. Si pudieran proporcionar un fuerte y

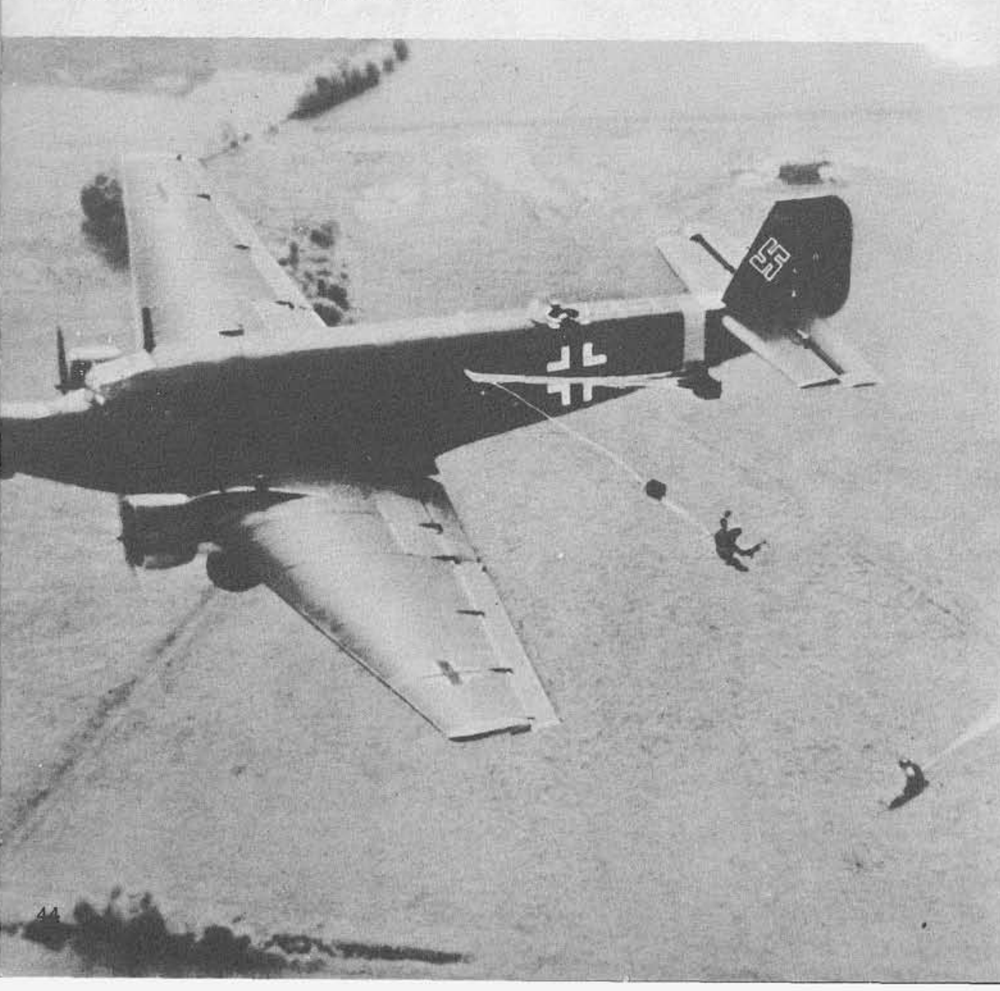


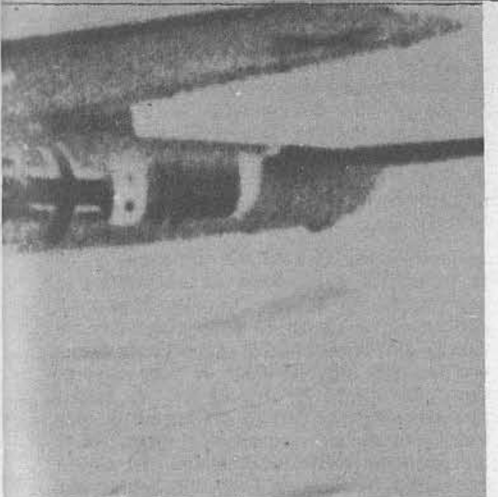


Los cazas de gran autonomía Bf 110 obtuvieron un gran éxito sobre Noruega, donde existían pocos aeródromos.



Arriba: **Un Dornier 17 soltando sus bombas.** Abajo: **Paracaidistas de la Luftwaffe saltando desde un transporte Junkers 52.**





concentrado apoyo aéreo eliminando obstáculos al paso del avance terrestre, es decir, oficiar como una especie de barrera de artillería móvil, había muchas probabilidades de que el juego les saliera bien a los alemanes.

Sin embargo, antes de iniciar el avance sobre Francia, los alemanes consideraron necesario, como en el caso de Noruega y Dinamarca, asegurarse el flanco Norte mediante la invasión de dos países hasta entonces neutrales, en este caso Holanda y Bélgica. Igual que en el primer caso, la velocidad en sus movimientos era vital para poder desarticular las líneas defensivas holandesas y belgas antes de que la ayuda británica y francesa fuera de alguna efectividad. Para eliminar los obstáculos al paso de las fuerzas acorazadas, los alemanes decidieron hacer uso una vez más de sus tropas aerotransportadas (pero a escala mucho mayor que en Noruega y Dinamarca), para capturar puentes de importancia vital antes de que pudieran ser demolidos por los defensores. Había todavía otro problema que los alemanes tenían que resolver antes de poder iniciar su ataque: la captura o neutralización de Fuerte Eben Emael. La línea principal de las defensas belgas, que estaba emplazada sobre el río Mosa y el Canal Alberto, se levantaba en la confluencia de estas dos barreras de agua. Era en esta confluencia donde los belgas habían levantado una posición impresionantemente fortificada, Fuerte Eben Emael, cuyos cañones de 75 y 120 mm. cubrían amenazadores todo el sector. Para hacer frente a ese obstáculo la Luftwaffe había reservado un arma secreta que iba a ser empleada ahora por primera vez: comandos aerotransportados en planeadores, que aterrizarían dentro del complejo fortificado.

Durante la ofensiva en el Oeste, el papel de la Luftwaffe iba a desarrollarse en tres partes principales. Primero, tendría que neutralizar las fuerzas aéreas contrarias a base de poderosos ataques de bombardeo a sus aeródromos y ataques con la caza a aquellos aviones que consiguieran despegar. Segundo, llevaría tropas aerotransportadas a sus objetivos. Tercero, limpiar de obstáculos el camino de las tropas terrestres en su avance por Holanda y Bélgica y, más tarde, en el empuje de las divisiones acorazadas en la misma Francia. Para apoyar estos ambiciosos proyectos, la fuerza contaba con más de 4.000 aviones:

AVIONES DE BOMBARDEO HORIZONTAL	1.300
AVIONES DE BOMBARDEO EN PICADO	380
CAZAS MONOMOTORES	860
CAZAS BIMOTORES	350
AVIONES DE RECONOCIMIENTO	640
TRANSPORTES	475
PLANEADORES DE ASALTO	45

La ofensiva alemana empezó a primeras horas de la mañana del día 10 de mayo de 1940, con los proyectados bombardeos a los aeródromos del Norte de Francia, Holanda y Bélgica. Como resultado de esto las fuerzas aéreas holandesas y belgas fueron puestas fuera de combate, mientras que las británicas y francesas con base en el Norte de Francia fueron seriamente diezmadas: de esta forma, los alemanes gozaron de plena superioridad aérea desde los mismos comienzos de la batalla.

Mientras tanto, los transportes de tropas y planeadores habían depositado su carga en tierra al amparo de la oscuridad y tuvo lugar una serie de feroces acciones a pequeña escala al luchar las tropas aerotransportadas por la conservación de sus objetivos hasta que llegaran los tanques a relevarlas. Los tres aeródromos principales de La Haya fueron tomados en rápida sucesión, junto con el puente de Moerdijk, cerca de Rotterdam.

La operación montada para la toma del fuerte Eben Emael tuvo un éxito total. La fuerza asaltante de 85 hombres transportados en once planeadores habían salido de su base antes del alba. Dos de los planeadores se habían soltado del avión que los remolcaba a mitad de camino, pero, ignorante de esto, el resto de la fuerza siguió su camino hasta aterrizar dentro del complejo fortificado. Explotando al máximo el

elemento sorpresa, los alemanes se dispersaron inmediatamente para entrar en acción. Armados con cargas de demolición especialmente preparadas, los atacantes emprendieron la tarea de destruir las bien defendidas torretas. Donde éstas resultaban de difícil acceso, eran suficientes unas cargas de un kilogramo de explosivo para reducirlas. Atrapada la mayor parte bajo tierra, la guarnición belga, compuesta por 750 hombres, poco pudo hacer para impedir el trabajo de destrucción que tenía lugar en la superficie. Por si esto fuera poco, llegaron fuerzas de infantería alemanas en ayuda de las tropas aerotransportadas, y los sorprendidos defensores no tardaron en rendirse. Las pérdidas alemanas ascendieron a seis muertos y quince heridos, mientras que las pérdidas entre los belgas, casi diez veces superiores en número, fueron de veintitrés muertos y cincuenta y nueve heridos.

Nada puede resultar más gráfico en cuanto al valor del elemento sorpresa como arma de guerra.

Eliminados de su camino los obstáculos más importantes, las unidades acorazadas alemanas profundizaron a gran velocidad en el interior de Holanda y Bélgica. En el cielo, los aviones de la Luftwaffe hacían pleno uso de su indiscutible supremacía para asegurarse que no se daba tregua ni respiro a los defensores. El 15 de mayo, después de un gran ataque aéreo a la ciudad de Rotterdam, en el que perecieron 900 personas y gran parte del centro de la ciudad fuera pasto de las llamas, el gobierno holandés se rindió. En este momento, también los belgas estaban pasando por graves dificultades, pero ya el centro de gravedad de la batalla se había trasladado al Sur, pues los alemanes habían empezado su ofensiva contra Francia.

Exactamente a las 16.00 horas del día 13 de mayo, la primera oleada de aviones —Ju 87 de bombardeo en picado— llegaba sobre la orilla occidental del río Mosa, para dar comienzo al "ablandamiento" de las posiciones francesas allí establecidas. Ocupando las todavía no terminadas fortificaciones estaba el X Cuerpo francés, formado por soldados de la llamada "clase B" —reservistas en su mayor parte: el área de Sedan era considerada por el Alto Mando francés como un "sector seguro". Una vez más, el silbido de las bombas procedentes de los bombarderos en picado minó la moral de los hombres en tierra. Como escribiera más tarde un general francés:

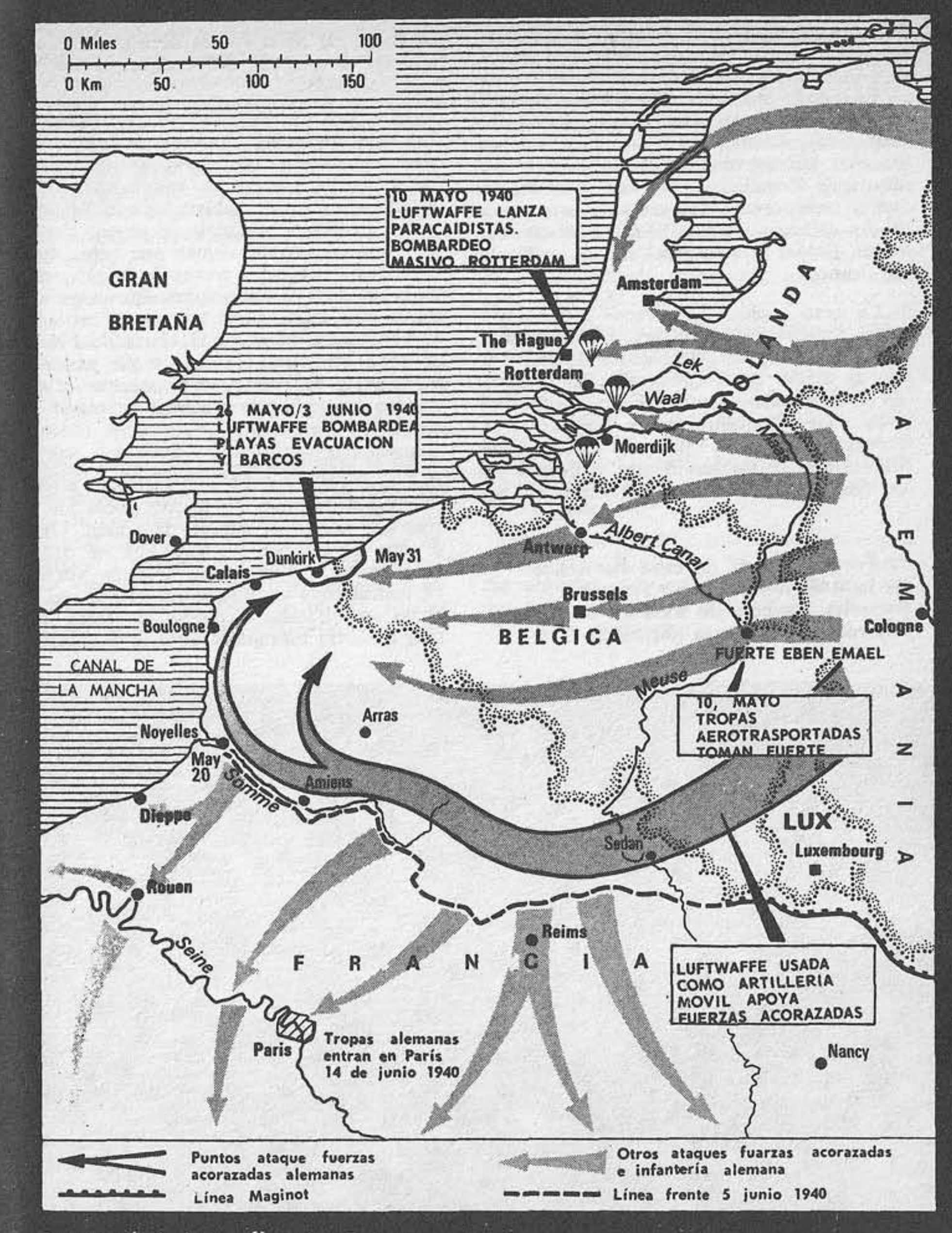
"Los artilleros dejaron de disparar para echar cuerpo a tierra. La infantería se refugió acobardada en las trincheras, aterrorizada por el estallido de las bombas a su alrededor y por el espeluznante ruido producido por los bombarderos en picado; no habían desarrollado todavía la reacción instintiva de correr hacia sus cañones para devolver el fuego recibido del enemigo. Su única preocupación era mantener la cabeza lo más agachada posible contra el suelo."

Desbaratada la artillería francesa, y con la infantería acobardada en el interior de sus trincheras, la 1.ª División Panzer del general Heinz Guderian pudo asegurarse una cabeza de puente en la margen Oeste del río con tan sólo algunas bajas de poca envergadura. El cuerpo de ingenieros del ejército alemán pronto construyó un puente de pontones, por el que empezaron a cruzar el río los primeros carros de combate. Al caer la noche, los hombres de Guderian habían capturado las colinas de Marfey, habiendo aniquilado las posiciones principal y secundaria francesas para llegar allí.

El día 14 los puentes de pontones tendidos sobre el Mosa en las proximidades de Sedan se convirtieron en la clave de la invasión de Francia, y ambos bandos así lo juzgaban. Aquel día la RAF envió todos los bombarderos ligeros y medios de que disponía y la fuerza aérea francesa un contingente similar, con orden de destruir los puentes a toda costa. Para escoltar a los bombarderos se enviaron todos los cazas que se pudieron reunir. Pero en el objetivo, las defensas antiaéreas y la caza alemanas estaban preparadas, y en la feroz batalla que se libró, la fuerza francesa fue literalmente barrida y los británicos perdieron cuarenta de los setentaiún bombarderos comprometidos en la misión. Los puentes de pontones quedaron intactos.

El fracaso de los contrataques aliados efectuados por aire y tierra constituyó el revés definitivo de toda la Batalla de Francia. Con un número más que suficiente de carros al otro lado del Mosa, la avalancha blindada alemana inició su empuje hacia la costa, y una vez estuvo en marcha nada pudieron hacer británicos ni franceses para detenerla. Mientras la Luftwaffe bombardeaba constantemente los aeródromos aliados, nutridas formaciones de bombarderos en picado preparaban el camino para los carros. Tan pronto se recibían informes de los servicios de reconocimiento aéreo o terrestre de que había puntos de resistencia para dificultar el avance de las unidades blindadas, la Luftwaffe atacaba.

Efectuando no menos de nueve salidas al día con sus bombarderos en picado, los alemanes consiguieron paralizar todos los in-



Soporte de la Luftwaffe a los Panzers.

tentos británicos y franceses por contener el avance.

El 18 de mayo la vanguardia principal alemana alcanzó el alto Somme y dos días más tarde, después de cubrir una distancia de cien kilómetros más, llegó al mar a la altura de Noyelles. El atrevido plan alemán había tenido éxito: los grupos Norte y Sur de los ejércitos aliados habían quedado divididos. Era el principio del fin de la Batalla de Francia.

La gran rapidez del avance alemán presentó algunos serios problemas de suministro, especialmente para las unidades de corto radio de acción de la Luftwaffe: las unidades de cazas monomotores, de bombardeo en picado y de reconocimiento en particular, estuvieron trasladando sus bases casi a diario. La mayoría de los suministros se llevaba por carretera, pero también se utilizaron los versátiles Ju 52 de la fuerza de transporte para acelerar la llegada de suministros de primera necesidad.

Una vez llegados al mar, los carros de combate alemanes pusieron rumbo Norte para envolver a las tropas aliadas. El 24 de mayo las fuerzas de vanguardia habían dejado atrás Arras, habían tomado Boulogne y habían llegado a Calais; al mismo tiempo, el grupo de ejército alemán que había avanzado hacia el Oeste a través de Bélgica, mantenía su propio avance, aunque algo más lento. La situación de las tropas británicas y francesas aisladas en el Norte de Francia se hacía insostenible cada día que pasaba, y en la tarde del día 26 empezaron a ser evacuados los primeros hombres a través del puerto de Dunkerque.

En el lado alemán, las divisiones acorazadas que tan bien habían luchado, estaban casi agotadas, pues no fueron pocos los carros que perdieron durante la acción. Unido a esto, Hitler temía ahora que un ataque con carros a Dunkerque pudiera volverse en contra suya a causa de lo blando del terreno que rodeaba el puerto; además, Goering no hacía más que pedir que se autoriza-ra a la Luftwaffe a terminar con las tropas enemigas en una serie de ataques aéreos a gran escala. Aceptando la promesa de este último de que la Luftwaffe podría hacer esto, y prefiriéndolo al hecho de tener que arriesgar las preciadas divisiones acorazadas sobre un terreno poco propicio, Hitler ordenó al ejército que detuviera su avance cuando se encontraba a unos veinte kilómetros de Dunkerque. Ahora todo quedaba en manos de la Luftwaffe.

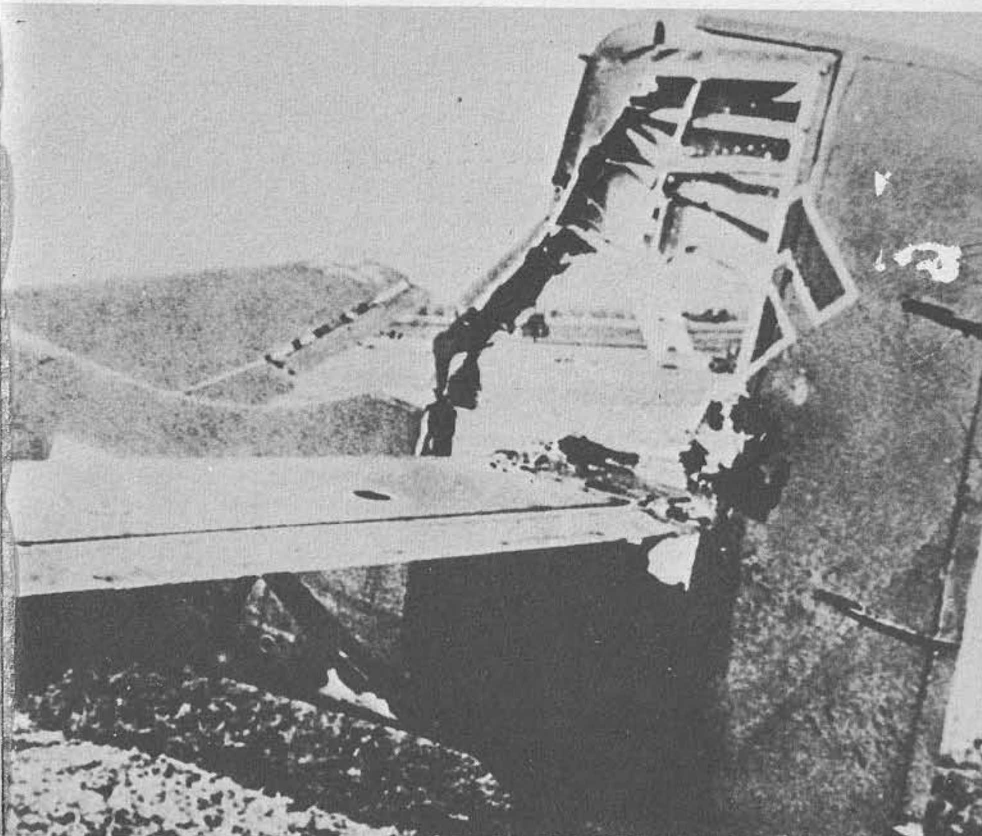
Goering concentró una fuerza de unos 500 cazas y 300 bombarderos contra la reducida bolsa aliada y las embarcaciones que cooperaban a la evacuación. Sobre el papel la fuerza era impresionantemente fuerte, pero las unidades de caza y bombardeo operaban también después de dos semanas de intensa acción, y el desgaste había sido considerable. Además, las formaciones alemanas que se acercaban a Dunkerque a menudo eran objeto de los ataques de los cazas británicos que operaban desde bases en el Sur de Inglaterra. A menos que contaran con una nutrida escolta de caza, los bombarderos, y especialmente los de ataque en picado, sufrían grandes pérdidas. Por primera vez la Luftwaffe entraba en acción con una fuerza aérea que contaba con el mismo grado de entrenamiento y moral que ella misma, y de equipo similarmente moderno. Los ataques aéreos alemanes originaron muchas bajas entre las tropas aliadas y hundieron muchos de los barcos comprometidos en la tarea de llevar a los supervivientes de regreso a Inglaterra. Pero no pudieron detener la evacuación. Cuando el último barco abandonaba la playa de Dunkerque en la mañana del 4 de junio se había conseguido rescatar a un total de 338.226 hombres.

Una vez terminada la evacuación de Dunkerque, el cuerpo principal de la Luftwaffe pudo volver su atención al apoyo de las fuerzas terrestres que avanzaban hacia París. La capital francesa cayó el 14 de junio, y once días más tarde el gobierno francés pedía la paz. La campaña en el Oeste había terminado cuarenta y seis días después de su comienzo.

Ahora sólo quedaba uno de los oponentes —Inglaterra. Y una vez las invencibles fuerzas armadas alemanas concentraran su ataque sobre ella ¿quién podía dudar que también sería derrotada?

Abajo: **Restos de un caza Hurricane de la RAF, derribado en Francia.**
Derecha: **La cola de este Ju 87 fue destrozada por fuego antiaéreo.**

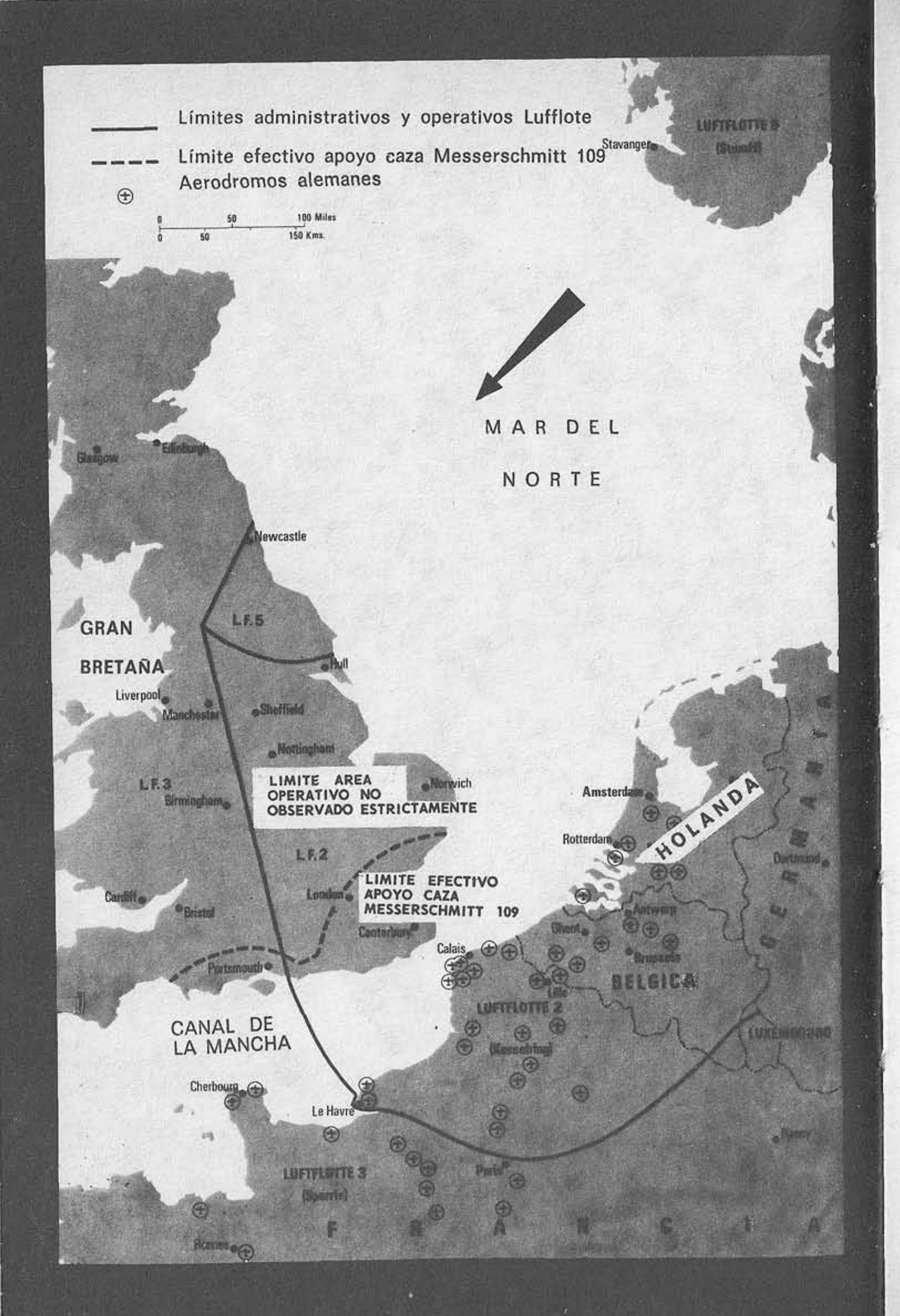




Primer revés: La Batalla de Inglaterra



La pérdida, durante la Batalla de Inglaterra, de tripulaciones entrenadas, fue causa de un serio revés para la Luftwaffe.



Cuando el ejército alemán empezó a planear la invasión de Inglaterra, poco puede sorprender que el asunto fuera llevado en la misma forma que el rompimiento del frente del Mosa, pero a mayor escala. Ambas operaciones exigían la travesía de una barrera de agua; la diferencia era solamente de magnitud. Al igual que en el primer caso, los bombarderos en picado podrían reemplazar a la artillería para mantener agachadas las cabezas de los defensores, pero antes de esto, la Luftwaffe habría de alcanzar el dominio del espacio aéreo sobre el escenario de la batalla. Goering estaba dispuesto a admitir que aniquilar a las Royal Air Force, el arma aérea más poderosa con que se habían enfrentado hasta el momento, podía llevarle más de dos días, que habían sido suficientes para los otros oponentes de Europa —esta tarea podía durar incluso hasta dos semanas.

Durante el mes de julio de 1940 se sumaron más y más unidades de caza y bombardeo a las *Luftflotten II* y *III* basadas en la costa del Canal, y, el 17 de aquel mismo mes, las dos *Luftflotten* sumaban un total de 2.600 aviones:

BOMBARDEROS EN VUELO HORIZONTAL	1.200
BOMBARDEROS EN PICADO	280
CAZAS MONOMOTORES	760
CAZAS BIMOTORES	220
AVIONES DE RECONOCIMIENTO	140

Además estaba la *Luftflotte V* en Noruega con un total de 190 aviones repartidos de esta forma:

BOMBARDEROS EN VUELO HORIZONTAL	130
CAZAS BIMOTORES	30
AVIONES DE RECONOCIMIENTO	30

Durante las proyectadas operaciones de invasión de Inglaterra los principales objetivos de la Luftwaffe eran la eliminación de la RAF como fuerza bélica efectiva y la estrangulación del comercio con el exterior, vital para la nación, mediante el ataque a puertos y a la navegación en general. Los alemanes iniciaron su ofensiva a mediados de julio, con pequeños ataques de prueba y salidas para minar embocaduras de puertos. Fue durante una de estas salidas cuando el *Haupmann* Hajo Herrmann, comandante de la *7.ª Staffel* del *Kampfgeschwader 30*, y cuatro de sus tripulaciones despegaron de Zwischenahn, en Alemania occidental, en la tarde del 22 de julio. Cada uno de los Ju 88 llevaba dos minas magnéticas de 495 kg., con destino al puerto de Plymouth.

Arrojar minas al mar desde el aire era una labor un tanto ardua. Tenían que ser soltadas cuando el avión volara a menos de 317 km/h., pues de otro modo el paracaídas estaba expuesto a rasgarse, con el consiguiente deterioro del delicado mecanismo de la mina al entrar en contacto con el agua. Era importante también colocar la mina certeramente en aguas poco profundas y en canales de gran densidad de tráfico, pues las que fueran a parar a cualquier otro sitio bien podían considerarse como desperdiciadas, esta necesidad de eficacia exigía una altura máxima de 90 metros para su lanzamiento.

Antes del despegue, Herrmann y sus hombres habían estudiado el objetivo detenidamente. Había decidido acercarse al fondeadero desde el noroeste a su altitud de crucero de 4.870 metros. Una vez ya sobre Plymouth descenderían a 90 m., dejarían caer sus minas en el canal occidental y escaparían hacia el mar con rumbo suroeste.

Herrmann llegó a la altura del objetivo a la hora fijada y observó la línea de la costa y el puerto mismo a la luz de la media luna. Fuera del alcance de su vista, dada la oscuridad, le seguían las otras tripulaciones. El piloto alemán se situó sobre las afueras del nordeste de Plymouth, poniendo rumbo hacia el suroeste. A continuación redujo gases y accionó los frenos de picado, situados bajo las alas, al mismo tiempo que nivelaba el avión. De esta forma hizo que el Junkers adoptara una postura perfectamente horizontal descendiendo a muy poca velocidad, en silencio, con un ángulo de 45 grados. Herrmann esperaba que poniendo en práctica esta táctica pasaría más tiempo hasta que fuera localizado por el enemigo.

De pronto, a la mitad del descenso, Herrmann vio con horror cómo un objeto en forma de enorme salchicha se siluetaba ante sus ojos a la luz de la luna: un globo cautivo. Instintivamente, el piloto alemán intentó desviar su bombardero, pero sin resultado. El Junkers volaba muy lento y los controles resultaban ineficaces a esa velocidad. Al cabo de unos segundos Herrmann había entrado en colisión con el globo. Quizás, "entrado en colisión" no sea la expresión exacta, pues debido al ángulo de descenso y a la posición horizontal del avión, sería más exacto decir que el bombardero se "posó" encima del globo.

Para los alemanes que iban a bordo del







avión fue una experiencia de lo más aterradora. El globo estaba lleno de un gas a base de hidrógeno, altamente inflamable, y a baja presión; tenía bastante resistencia y soportó la fuerza del impacto, aunque anulando la velocidad del bombardero. Ahora, tanto el globo como su desacostumbrada carga caían rápidamente.

"Duró sólo unos segundos, aunque a mí me pareció una hora", relató Herrmann posteriormente. "Entonces noté que empezaban a encenderse los reflectores ingleses. Nos habíamos desprendido del globo y seguíamos cayendo sin control, pues casi no llevábamos velocidad de desplazamiento horizontal. Tenía la impresión de estar tocando un piano cayendo desde un edificio de cincuenta pisos."

Herrmann cerró los frenos de picado con un fuerte golpe a los controles y abrió gases al máximo, peró los mandos todavía no "mordían". Parecía no haber otra alternativa que abandonar el bombardero, y el piloto gritó a los miembros de su tripulación la orden de lanzarse en paracaídas. Un chorro de aire frío entró en el avión al desprenderse la escotilla de escape que comprendía la mitad posterior de la cabina. Entonces, casi en el mismo instante, los controles empezaron a reaccionar y el Junkers se estabilizó a muy pocos metros por encima de la ciudad de Plymouth. Justo a tiempo para los tripulantes alemanes, pues ninguno de ellos había tenido oportunidad de saltar.

A pesar del resplandor de un reflector que había estado siguiendo todas estas cabriolas, Herrmann pudo dirigirse hacia el rompeolas. Estaban ahora, según sus propias palabras, "en la ratonera", volando bajo y despacio, entrando de lleno en la bien defendida zona del puerto, erizada de reflectores, que había sido alertada. Herrmann no podía hacer otra cosa que no fuera apretar los dientes, mantener los motores al máximo de su potencia y esperar lo peor. Cuando llegó al rompeolas soltó las minas. De todos los puntos llovían trazadoras de antiaéreos, pero el Junkers parecía estar defendido por una fuerza misteriosa y no fue alcanzado.

Una vez fuera del campo de acción de las defensas antiaéreas, Herrmann hizo girar su avión y puso rumbo Este, aterrizando sin novedad en Soesterberg, Holanda, después de un vuelo de dos horas con bastante frío. Sorprendentemente, el Junkers 88 no recibió grandes desperfectos después del trato a que había sido sometido: los dos frenos de picado estaban doblados y la pintura del borde de ataque de las alas aparecía descascarillada, pero eso era todo. El hecho de que las hélices no estuvieran dobladas, ni tan siquiera señaladas, hace suponer que no llegaron a entrar en contacto con el tejido del globo.

Se sucedieron una serie de operaciones a pequeña escala como la que acabamos de relatar, así como ataques a la navegación hasta el día 13 de agosto, el *Adler Tag* (el Día del Aguila) de Goering, fecha en que la acción hoy conocida como la "Batalla de Inglaterra" se inició en serio. Ese día la Luftwaffe puso en movimiento 485 bombarderos y 1.000 cazas para efectuar ataques a gran escala sobre Portland y Southampton, y también sobre los aeródromos de los condados de Hampshire y Kent. Estas acciones costaron 45 aviones a los alemanes y 13 a la RAF. Dos días más tarde la Luftwaffe atacó con una fuerza aún mayor: 1.266 cazas y 520 bombarderos, en un intento de inutilizar los aeródromos de caza británicos. La Royal Air Force reaccionó enérgicamente y derribó 75 aparatos atacantes a cambio de una pérdida de 34 cazas. Los alemanes volvieron a hacer el mismo intento el día 16 y perdieron 16 aviones y un cuarto intento dos días más tarde que les costó 71 unidades.

Estas operaciones continuaron durante todo el mes de agosto y principios de septiembre. Entonces, al finalizar la primera semana de septiembre, y después de una serie de ataques realizados por la RAF sobre Berlín, Goering ordenó que Londres se convirtiera en el blanco principal de sus bombarderos. Ahora el propósito era minar la moral del pueblo inglés. En la tarde del día 7, una fuerza de 372 bombarderos escoltados por 642 cazas despegó para atacar la capital inglesa. Como los cazas ingleses habían salido a interceptar otra incursión alemana sobre los aeródromos, proyectada con el único fin de distraer su atención y mantenerles alejados del área de Londres, la mayoría de los bombarderos pudo llegar a su objetivo sin ser molestados, aunque algunas unidades recibieron serios desperfectos en el vuelo de regreso. La zona de los muelles de Londres resultó particularmente afectada por las bombas, y densas nubes de humo negro se elevaron procedentes de un complejo de depósitos de petróleo. Esa misma tarde Goering difundía alegremente que "Londres está en llamas" y que en esta "hora histórica" su Luftwaffe había "asestado por primera vez su golpe mortal al corazón enemigo". Sin embargo, un segundo ataque efectuado dos días más tarde encontró la acostumbrada oposición de los cazas enemigos y costó a los alemanes 28 aviones.

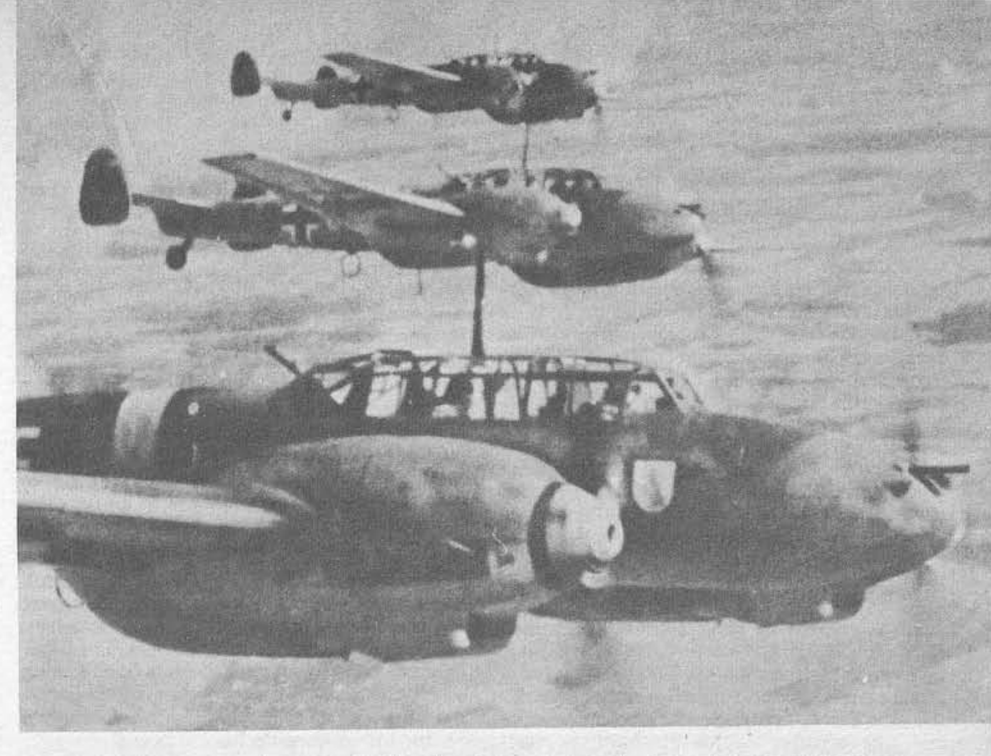
En estos momentos empezó a fijarse en la mente de los miembros de la Luftwaffe la idea de que la Batalla de Inglaterra no iba a ser fácil de ganar —si es que habían de ganarla, cosa que todavía estaba por ver. ¿Qué había ido mal? El hecho era que la Luftwaffe, hasta ahora siempre victoriosa, había mordido un bocado bastante más gran-

Izquierda: **Dos ases de caza de la Luftwaffe; izquierda, Adolf Galland, y derecha, Mölders. En el centro, Udet.** Arriba: **Otto von Ballasko.**









Arriba izquierda: **Tripulaciones de bombarderos esperando la orden de despegue.** Extremo izquierda: **Parte posterior de la cabina de un Do 17 mostrando una de las ametralladoras extra que hubieron de ser adicionadas para hacer frente a los cazas ingleses.** Izquierda: **El empleo de mascarillas de oxígeno se hacía necesario en los ataques a gran altitud.** Arriba: **El Bf 110 fracasó como caza de escolta sobre Inglaterra.**

de de lo que cómodamente podía masticar.

Para que el mando de caza de la RAF dejara de ser una fuerza efectiva los alemanes tenían dos alternativas; una era hacer que los cazas ingleses remontaran el vuelo y destruirlos en el aire, y la otra, bombardear los aeródromos y destruirlos en el suelo. Pero pronto se hizo evidente que los bombarderos alemanes, pobremente armados, no podían defenderse de determinados ataques con sus propias ametralladoras y, por tanto, sólo podían llegar hasta sus objetivos al amparo de una fuerte escolta de cazas, dedicándose los cazas de escolta alemanes a destruir a los cazas ingleses que salían a interceptar a los bombarderos. Pronto también tuvieron que reconocer los alemanes que los grandes bimotores de caza de gran radio de acción, los Bf 110, no podían competir con los más pequeños y ágiles Spitfires y Hurricanes; por ello, toda la responsabilidad y el peso de dar escolta a los bombarderos cayó sobre el monomotor Bf 109, el único avión de caza alemán capaz de hacer frente a los cazas británicos en igualdad de condiciones.

El resultado era que toda la batalla dependía del radio de alcance efectivo de los Bf 109 —una máquina que entonces carecía de los depósitos lanzables suplementarios de combustible que, andando el tiempo, habrían de constituir una característica común en la mayoría de los aviones de caza.

Como sus oponentes británicos, era éste un interceptor de limitada autonomía, con un radio de acción de 200 kilómetros aproximadamente. Sólo podía proporcionar escolta hasta Londres despegando de bases del área de Calais o hasta poco más lejos de Portsmouth si despegaba de aeródromos de la zona de Cherburgo.

Los cazas de escolta tenían que acompañar a los bombarderos desde la costa francesa hasta el objetivo. Dado que los Bf 109 ape-

nas podían cubrir la distancia que les separaba de Londres y regreso, con un margen de combustible necesario para entrar en combate, las formaciones de bombarderos y cazas de escolta tenían que salir casi en línea recta desde la costa francesa hasta el objetivo y regresar del mismo modo. Esta inflexibilidad de rumbo facilitaba enormemente el trabajo a las defensas aéreas.

Realmente, el proporcionar escolta a los bombarderos constituyó un espinoso problema para los alemanes a lo largo de toda la batalla. Después de haberse agrupado en formación, se suponía que cada *Gruppe* de caza debía unirse a los bombarderos que les habían sido asignados al paso de estos últimos por la costa de Francia; pero como las comunicaciones por radio entre los cazas y los bombarderos eran muy deficientes, esta cita se hacía a menudo muy difícil. Día tras día varias formaciones independientes de bombarderos, pero muy próximas entre sí, debían unirse a las escoltas de caza que les habían sido asignadas, a su paso sobre la línea costera, en cuestión de pocos minutos y en el espacio de muy escasos kilómetros. Había poco margen de error, y si las cosas iban mal, algunos de los *Gruppen* de caza podían unirse a una formación de bombarderos que no les correspondía; entonces ocurría que algunos de los bombarderos recibían doble protección de caza, mientras que otros iban sin ella. Fueron muchos los casos de formaciones de bombarderos sin escolta que sufrieron grandes pérdidas por esta causa.

Retirando la mayoría de sus escuadrillas de caza a aeródromos situados fuera del alcance de los Bf 109, el mariscal del Aire Dowding hizo que la política de ataques aéreos a sus bases resultara bastante costosa para los alemanes. Además, el número de aviones Bf 109 disponibles durante la batalla era aproximadamente igual al número de Spitfires y Hurricanes de que disponían los ingleses; estos últimos tenían que estar diseminados para dar protección a todo el país, mientras que los monomotores de caza alemanes concentraban su actividad sobre el Sur, y esto representaba una notable superioridad numérica por parte de la Luftwaffe, como única compensación a sus otras desventajas.

Los dos mayores ataques contra la capital inglesa tuvieron lugar el mismo día, el 15 de septiembre, en forma de dos incursiones de bombarderos con sus correspondientes escoltas. El ataque de la mañana fue recibido por 24 escuadrillas de Spitfires y Hurricanes, de las que 22 entraron en combate. El ataque de la tarde fue interceptado por las restantes 31 escuadrillas de caza británicas. El resultado fue una serie de encarnizadas acciones desarrolladas sobre toda la zona Sur de Inglaterra. Y los cazas no fueron el único enemigo con que las tripulaciones alemanas tuvieron que enfrentarse. El teniente Otto von Ballasko pilotaba un Heinkel 111 aquel día y relata:

"En lo que a mí respecta, el 15 de septiembre fue un mal día desde sus comienzos. Mi *Gruppe*, el *KG 1/III*, no operaba aquel día, pero yo tuve que cubrir la ausencia de una formación de aviones de otro *Gruppe*. Naturalmente, cuando ocurren estos casos no suelen facilitarle a uno la mejor posición precisamente. Me asignaron la parte posterior central de la formación —justo la posición más difícil de vuelo. A 6.100 metros nuestros Heinkels, pesadamente cargados de bombas, resultaban indolentes a los mandos y mantenerles en línea normal de vuelo exigía un gran esfuerzo."

Los bombarderos volaban en línea recta **desde Cabo Gris Nez, cerca de Calais, hasta** el blanco —los muelles de Tilbury, Londres. Nada más cruzar la costa inglesa la formación se cerró hasta volar un avión a muy escasos metros del otro; ahora los alemanes estaban más preparados que nunca a recibir los ataques de los cazas ingleses.

De pronto, a la altura de Chatham, base de la Royal Navy en el estuario del Támesis, el avión de Ballasko sufrió una terrible sacudida. Había sido alcanzado por una granada antiaérea. Algunos trozos de metralla habían dañado los cables que accionaban el timón de dirección, y otros habían afectado al motor de estibor, que no tardó en pararse. Inmediatamente el Heinkel se rezagó de la formación, siendo dejado atrás, solo.

Después de algunos apresurados tanteos, Ballasko pudo comprobar que las cosas no estaban tan mal como en un principio se temió: vio que se podía conseguir algo de control direccional girando el volante del timón, que llevaba un sistema de cables independientes.

"Disparando algunas bengalas rojas, previstas para situaciones de emergencia, conseguimos que un par de Messerschmitt se unieran a nosotros para darnos escolta. Cuando recibimos el impacto nos encontrábamos a 16 kilómetros de nuestro objetivo, así es que seguimos nuestro viaje y dejamos caer nuestras bombas sobre él. Hecho esto, ya sólo tuve que hacer girar el avión en redondo con rumbo a casa. Con el timón de dirección averiado nos llevó mucho tiempo dar la vuelta, y cuando quisimos darnos cuenta nos encontrábamos volando sobre la mismísima perpendicular de Londres. Tuvimos mucha suerte de no ser tocados otra vez por el fuego de la potente defensa antiaérea."

Poco tiempo después los cazas guardianes empezaron a quedarse cortos de combustible. Sus pilotos se acercaron al herido Heinkel, se despidieron deseando buena suerte y desaparecieron hacia el Sur. Ahora la tripulación del bombardero se encontraba totalmente sola sobre Inglaterra, a plena luz del día, en un avión en malas condiciones de navegabilidad y volando con un solo motor. El territorio amigo más cercano se encontraba a 112 kilómetros de distancia. Los hombres podían ver a los cazas ingleses dirigiéndose en todas las direcciones, pero sólo parecían estar interesados en las grandes batallas que se estaban librando más arriba, y ninguno se preocupó del tullido Heinkel.

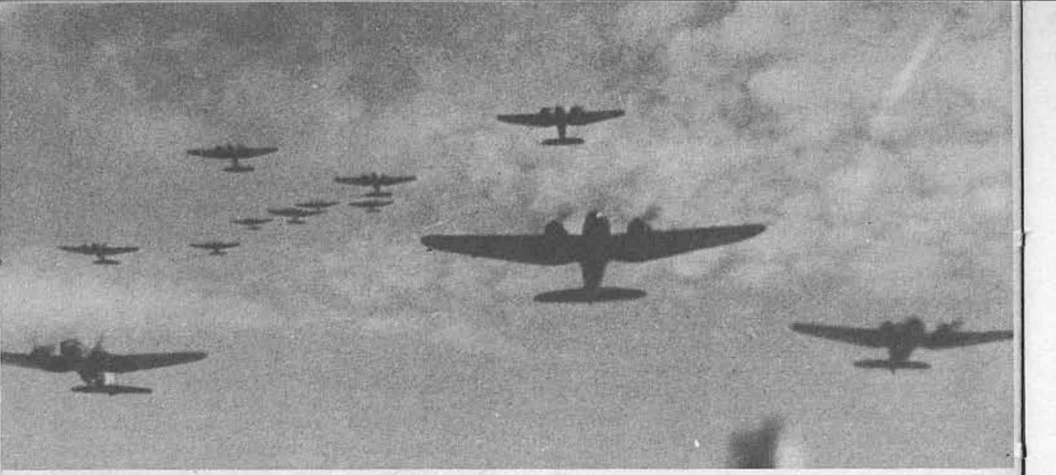
Era evidente que su seguridad radicaba en mantenerse a bajo nivel y tratar de pasar desapercibido; por tanto, Ballasko apuntó el morro de su avión hacia abajo para adquirir velocidad y perder altura. Atravesó el condado de Kent a baja altitud y después el Canal de la Mancha. Una vez sobre Francia, el piloto alemán hizo aterrizar su bombardero en un campo y todos los miembros de la tripulación descendieron completamente ilesos.

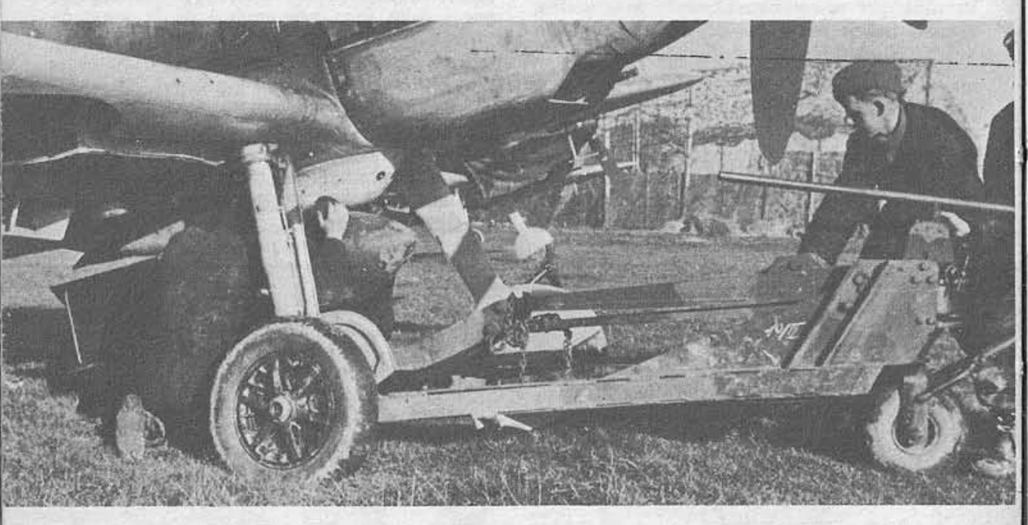
Aquel día la Luftwaffe perdió un total de 60 aviones. La acción marcó el último de los ataques realmente importantes efectuados sobre Londres a la luz del día, y a partir de entonces la actividad alemana sobre Inglaterra empezó a decrecer.

También a partir de ese momento, los alemanes empezaron a hacer mayor uso de caza-bombarderos, aviones Bf 109 con una sola bomba de 250 kg. colocada bajo el fuselaje, o aviones Bf 110 con dos bombas de 250 kg. y cuatro de 50 kg., para atacar Londres. Cada *Gruppe* de caza-bombarderos iba dotado de una escolta de un *Gruppe* de cazas. Algunas veces al *Gruppe* de escolta, que volaba muy por encima de la apretada formación de caza-bombarderos, le acompañaba una *Staffel* que portaba bombas. Entonces, si la fuerza principal de caza-bombarderos era atacada por los cazas ingle-

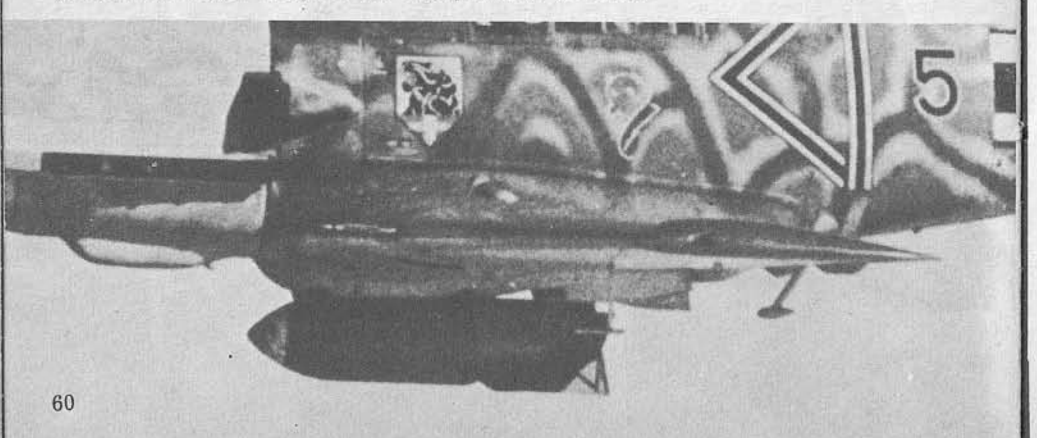
Pilotos alemanes de caza juegan al skat y leen en espera de la orden de despegue.







Arriba: **Bombarderos alemanes en formación cerrada durante la Batalla de Inglaterra; la concentración de su fuego se manifestó insuficiente para librarse de los ataques de los cazas ingleses.** Central e inferior: **Hacia el final de la batalla, la Luftwaffe atacó Londres con cazas Bf 109 transportando bombas.**



ses, los aviones de escolta bajaban en su ayuda, mientras que la *Staffel* de caza-bombarderos seguiría su vuelo hacia el objetivo. Esta treta dio resultados positivos en varias ocasiones.

Los ataques más duros efectuados sobre Londres por caza-bombarderos tuvieron lugar el 15 de octubre, cuando 30 Messerschmitts, dejando caer su carga a las 9 de la mañana, consiguieron algunos impactos en la estación de Waterloo. Tres cuartos de hora más tarde llegó una segunda oleada, esta vez de 50 cazabombarderos, que dejaron caer sus bombas cerca del Puente de la Torre. A las 11,30 de la mañana una tercera formación de Messerschmitts atacó la capital. En sus vuelos de aproximación los aviones alemanes se acercaban a altitudes superiores a los 10.000 metros, con lo que presentaban a las defensas inglesas un agudo problema de interceptación. Por consiguiente, hubo muy pocas escaramuzas en el aire, y las pérdidas en ambos bandos fueron comparativamente pequeñas en esta fase. Los caza-bombarderos podían transportar pocas bombas y, debido a la dificultad de efectuar un bombardeo certero a tanta altura, las que lanzaban solían diseminarse en áreas muy amplias y no conseguían originar grandes daños. Estas incursiones producían más efecto psicológico que efectivo.

La batalla para eliminar a la Royal Air Force había terminado y los pilotos de caza ingleses seguían siendo tan eficaces como siempre. En este vano intento, que duró desde el 10 de julio hasta el 31 de octubre, la Luftwaffe había perdido 1.733 aviones para destruir 915 cazas ingleses. En honor a la verdad, desde principios de octubre los Messerschmitt sirvieron sólo de muestra de la presencia alemana sobre Londres a la luz del día; los ataques más importantes se efectuaban ahora al amparo de la oscuridad, cuando las defensas inglesas eran bastante menos efectivas.

Los bombardeos nocturnos habían empezado en agosto, cuando el 28 de aquel mes y las dos noches siguientes grandes oleadas de bombarderos atacaron Liverpool. Posteriormente, el 7 de septiembre, se inició el llamado *Blitz* nocturno sobre Londres; entre esta fecha y el 13 de noviembre los alemanes bombardearon la capital inglesa casi todas las noches con una fuerza del orden de los 130 aviones.

Durante estos ataques nocturnos a gran escala, a los alemanes les hubiera gustado emplear sus rayos *Knickebein* para localizar sus objetivos. El sistema *Knickebein* (pierna doblada) empleaba potentes transmisores en tierra —había once de estos transmisores distribuidos por Francia, Alemania, Holanda y Noruega para lanzar sobre Inglaterra sus rayos de dirección. El operador de radio del bombardero podía captar las señales del *Knickebein* en un simple receptor; si oía puntos o rayas sabía que se encontraba a un lado u otro del rayo, pero si oía una nota continua sabía que se encontraban sobre el mismo centro del rayo. Los alemanes usarían dos transmisores *Knickebein* independientes para señalar un objetivo, uno para guiar al avión en su aproximación al blanco y otro para formar un punto de intersección con el primero, que indicaba exactamente el lugar donde el avión debía dejar caer sus bombas. El *Knickebein* era un dispositivo muy sencillo que podía ser utilizado por todos los bombarderos bimotores alemanes. Podía haber guiado a los bombarderos hasta las ciudades inglesas con gran efectividad, pero, afortunadamente para los ingleses, nunca se le dio la oportunidad de demostrar su utilidad.

Para probar su sistema de rayos operacionalmente, las tripulaciones alemanas habían hecho uso del *Knickebein* durante las primeras incursiones de tanteo efectuadas en julio y principios de agosto —operaciones como la ya relatada de lanzamiento de minas sobre el fondeadero de Plymouth realizada por Herrmann. En el transcurso de estas operaciones a pequeña escala, los alemanes pudieron darse cuenta del enorme valor operacional que podía tener el dispositivo. Pero también el Servicio de Inteligencia británico, que rápidamente dedujo la importancia del peligro que representaban los puntos y las rayas en el éter. Siguiendo órdenes directas de Mr. Churchill, la Royal Air Force formó una organización especial para contrarrestar al *Knickebein* por medio de interferencias. El método era bastante simple: unos potentes transmisores en tierra radiaban señales de rayas en las mismas frecuencias alemanas. En el lado de las rayas las tripulaciones alemanas oían las propias y las de los ingleses; al volar sobre el centro del rayo oían la nota continua de los alemanes junto con las rayas inglesas; en el lado de los puntos, las tripulaciones oían puntos y rayas, lo que hacía imposible determinar con seguridad el rumbo a seguir. Después de mucho trabajo, la organización inglesa encargada de interferir al *Knickebein* estuvo dispuesta hacia mediados de agosto —justo a tiempo de combatir las grandes incursiones nocturnas, que empezaron a finales del mismo mes. Las tripulaciones de los bombarderos alemanes pronto descubrieron que cuando realmente lo necesitaban, el sistema



Knickebein resultaba inútil sobre Inglaterra; ahora la masa de bombarderos nocturnos se encontraba sin un sistema eficaz de localización del blanco sobre territorio enemigo y, por tanto, la efectividad del bombardeo nocturno dejaba bastante que desear.

Contrarrestado de esta forma su original diseño, los alemanes probaron un nuevo sistema. Una unidad, el *Kampfgruppe 100* (constituida por aviones Heinkel 111), fue equipada con un mejorado sistema emisor de rayos cuyo nombre cifrado era *X-Gerät;* el *X-Gerät* era mucho más complicado que el *Knickebein* y sólo podía ser utilizado por tripulaciones altamente entrenadas, pero resultaba de una gran efectividad. La idea era que el *Kampfgruppe 100* llegara el primero a la altura del blanco e iluminara éste con bombas incendiarias arrojadas certeramente, y después el resto de la fuerza atacante podría dejar caer sus bombas sobre las zonas en llamas.

El *Kampfgruppe 100* operó por primera vez en su nuevo papel de señalizador en la noche del 14 de noviembre de 1940; el objetivo: Coventry. Una vez los aviones dotados del sistema *X-Gerät* hubieron señalado los objetivos con sus bombas incendiarias, los bombarderos alemanes se dirigieron a la ciudad procedentes de todas las direcciones.

Una larga hilera de aviones se acercó pasando por Wash, otra procedente de la isla de Wight y una tercera procedente de Brighton. Cada una de las unidades alemanas tenía un objetivo específico que destruir. Por ejemplo, el *SG 1/I* tenía que atacar las instalaciones de la Standard Motor Company y la Coventry Radiator and Press Company; el *KG 27/II* las fábricas de motores Alvis; el *KG 51/I*, la British Piston-Ring Company; el *KG 55/II* las instalaciones Daimler, y el *KG 606* los depósitos de gas de Hill Street. La mayoría de estos objetivos sufrieron grandes daños. Un total de 449 bombarderos dejaron caer su carga sobre Coventry durante las diez horas que duró el ataque, y entre todos arrojaron 56 toneladas de bombas incendiarias, 394 toneladas de bombas de gran poder explosivo y 127 minas suspendidas de paracaídas. Como resultado de este ataque, gran parte del centro de la ciudad fue reducido a ruinas y 21 fábricas importantes, 12 de ellas relacionadas con la producción aeronáutica, fueron seriamente afectadas. Murieron 550 personas y más de 800 resultaron heridas. Fue una demostración de lo que era capaz la Luftwaffe cuando sus sistemas de emisión de rayos estaban libres de interferencia por parte del enemigo.

Arriba: **Los alemanes llegaban por la noche.** Izquierda: **Uno de los ataques más afortunados fue el realizado contra Coventry en 1940.**

Pero ya estaba el Servicio de Inteligencia inglés tras las huellas del *X-Gerät* y tenía en producción un equipo adecuado para interferir los rayos del enemigo. Cuando los alemanes trataron de repetir el éxito de Coventry, esta vez contra Birmingham, el 19 de noviembre, la Royal Air Force estaba preparada. El *Kampfgruppe 100* tuvo bastante dificultad en localizar la ciudad y terminó por iniciar algunos pequeños y diseminados incendios al Sur de ella. Cuando llegó la fuerza principal de bombarderos deambuló sin rumbo fijo alrededor de estos incendios durante algún tiempo antes de dejar caer su carga sobre una extensa zona. El ataque fue como lo fuera uno de las mismas características efectuado sobre el mismo objetivo la noche siguiente.

Durante los meses que siguieron, el *Kampfgruppe 100* dirigió muchos ataques, pero como consecuencia de la cada vez más creciente barrera de interferencias desarrolladas por la Royal Air Force, el éxito obtenido sobre Coventry jamás volvió a repetirse. Hacia finales de 1940 los alemanes introdujeron todavía un tercer dispositivo que ayudara a los aviones señalizadores a alcanzar sus objetivos: *Y/Gerät*. Pero una vez más los ingleses encontraron la forma de neutralizarle.

Incluso cuando atacaban objetivos que carecían de equipo adecuado, los alemanes tenían que luchar contra los fuegos encendidos por los ingleses como señuelo para desorientarles. El mayor Victor von Lossberg mandaba la unidad señalizadora *KG 26/III* durante el ataque efectuado sobre la ciudad de Liverpool en la noche del 3 de mayo de 1941. Cuenta que durante su aproximación al objetivo dirigía su *Gruppe* a la mayor altura posible, unos 6.700 metros, con el fin de aumentar el campo de acción del transmisor *Y/Gerät* situado cerca de Cherburgo. Cada uno de sus Heinkels dejaba tras de sí un par de largas y blancas estelas de condensación que daban la impresión de tratarse de líneas de ferrocarril siluetadas por la luz de la luna. De pronto se le secó la gar-

ganta a Lossberg al ver que uno de estos pares de líneas empezaba a describir una curva y desaparecía de su vista: los cazas nocturnos ingleses habían entrado en acción. La señal de los rayos terminaba unos siete minutos de vuelo antes de llegar a la ciudad, cerca de la pequeña localidad de Wrexham, pero él continuó hasta Liverpool. De pronto, debajo de él, en una posición que él sabía por su equipo de bombardeo estaba muy lejos de ser Liverpool, Lossberg observó el resplandor de unos incendios en tierra. Todavía no se había lanzado ninguna bomba. No podía tratarse más que del señuelo "Liverpool", preparado a quince kilómetros al Sur de la ciudad, en la desembocadura del río Dee. Los aviones señalizadores siguieron su camino para arrojar sus bombas incendiarias certeramente sobre el objetivo, pero a su regreso tuvieron que ver, impotentes para impedirlo, cómo bombardero tras bombardero de la fuerza principal dejaba caer su carga sobre los falsos incendios. Aquella noche el *KG 100/III* perdió tres de sus aviones, que testimoniaron las mejoras introducidas por las defensas nocturnas de Inglaterra durante la primavera de 1941.

Durante todo el tiempo que duraron los ataques diurnos y nocturnos sobre Inglaterra, una unidad alemana, la *KG 40/I,* había estado sosteniendo sola toda una campaña contra la navegación en el Atlántico. Operando desde Bordeaux/Merignac, en Francia, y Stavanger/Sola y Trondheim/Vearnes, en Noruega, los cuatrimotores Kondor (Focke Wulf 200), más potentes, habían patrullado arriba y abajo las aguas occidentales de las Islas Británicas, atacando cualquier barco que se acercara a las mismas.

El período comprendido entre agosto de 1940 y julio de 1941 fue la gran oportunidad para los hombres del *KG 40/I*. Como relata uno de los pilotos de los Kondor, el capitán Bernhard Jope: "Los convoyes, incluso los más grandes, solían navegar sin apenas cobertura aérea. En el Kondor sólo podíamos transportar algunas bombas, pero podíamos acercarnos a muy bajo nivel cuando atacábamos a los barcos, que eran todos un blanco seguro."

Y en efecto, los pilotos alemanes atacaban a muy bajo nivel. Se acercaban a bombardear a altitudes no superiores a los 30 metros, recuperando altura sólo después de haber soltado su mortífera carga a la altura de los mástiles del barco. Usando esta táctica, el *KG 40/I* hundió 88 barcos que representaron un total de 390.000 toneladas durante los meses de enero, febrero y marzo de 1941.

Esta cifra es altamente notable si se considera que raramente había más de ocho Kondors en servicio a la vez.

Para los alemanes todo esto era demasiado bueno para que fuera duradero y, naturalmente, no duró. Los barcos empezaron a ir dotados de un número cada vez mayor de baterías antiaéreas y, a partir del convenio "Destructores por Bases" por el que cincuenta viejos destructores de la marina americana fueron transferidos a la Royal Navy a cambio del derecho de utilización de las bases de las Indias Occidentales inglesas, se dispuso de más barcos de escolta para proteger a los convoyes.

El resultado fue que a partir de la primavera de 1941 los ataques a baja altitud efectuados por los Kondors empezaron a resultar peligrosos. Ahora, si no querían sufrir grandes pérdidas, las tripulaciones alemanas sólo podían atacar si se amparaban en el factor sorpresa. Los grandes bombarderos se veían obligados a acechar el paso de los convoyes ocultos encima de las nubes y atacar cuando consideraban que las condiciones eran favorables, arrojándose rápidamente sobre el primer barco que se echaban a la vista, pues ya no podían permitirse el lujo de escoger el objetivo de más tonelaje, como en el pasado. Los bombarderos, nada más efectuar el ataque, ahora a más altura, escapaban a su máxima velocidad antes de que empezaran los fuegos de artificio. Una vez desaparecido el elemento sorpresa, no había oportunidades para un segundo ataque, pues sería poco menos que un suicidio. Indudablemente, unos ataques ejecutados en tales condiciones de precipitación resultaban mucho menos efectivos que los anteriores y además, a pesar de estas nuevas medidas, las pérdidas alemanas empezaron a aumentar alarmantemente.

Ahora empezaban a manifestarse las verdaderas limitaciones de los Focke Wulf Kondor, pues el hecho era que mientras este avión —una versión modificada de un avión civil— podía infligir algunos daños, no estaba preparado para recibir sobre sí el castigo de una batalla. Su frágil estructura y la masa de tanques auxiliares de combustible determinaban que el aparato no pudiera resistir mucho como avión de combate.

Durante los primeros meses de 1941, al principio en pequeña escala y después, en mayo, por riadas, el volumen principal de la Luftwaffe —con la excepción de algunas unidades de combate tales como la *Kampfgeschwader 40* con sus Kondors y dos *Jagdgeschwader* dejados en Francia— se desplazó hacia el Este para preparar el ataque a Rusia. Estaba programado que esta fuerza aérea regresara a Francia para reanudar sus ataques sobre Inglterra seis semanas después del comienzo de la ofensiva del Este, tiempo que, según Hitler, tardarían los rusos en capitular. Lo cierto es que cuando los bombarderos regresaron a Francia, eran sólo una sombra de su primitiva fortaleza.

Así terminó el ataque de tres fases calculado para eliminar a Inglaterra del escenario de la guerra. Primero había estado el intento de aniquilar a la Royal Air Force y dejar así indefensa la nación para atacarla desde el aire. Después, cuando esto falló, los alemanes habían tratado de anular la voluntad de los ingleses con ataques diurnos (segunda fase) y nocturnos (tercera fase) a centros de población. Aquello falló también. Durante todo el tiempo la Luftwaffe y la cada vez más creciente arma submarina se esforzaron por cortar el cordón umbilical de Gran Bretaña —la marina mercante, que traía alimentos de primera necesidad, materias primas y armamento de los Estados Unidos y del Imperio. Los británicos habían tomado la medida de los Kondors; dominar la amenaza de los submarinos iba a llevar algo más de tiempo, pero esto también lo lograron.

¿Hasta qué punto puede considerarse la Batalla de Inglaterra como una derrota definitiva dentro de la guerra? Lo que sí es cierto es que no marcó el principio del fin de la Luftwaffe, puesto que esta fuerza siguió existiendo y aún habría de cosechar triunfos mayores que los conseguidos en el primer año de guerra. Pero lo que sí resultó significativo fue que el cuerpo de la Luftwaffe había sido puesto en servicio por vez primera y había fallado; la fuerza estaba entrenada y equipada como arma aérea táctica, y cuando fue utilizada como arma estratégica se vio abocada al fracaso y en el proceso experimentó grandes pérdidas de aviones y —lo que es peor— hombres preparados. El mito de la invencibilidad de la Luftwaffe había sido deshecho para siempre.



En los Balcanes y en el Mediterráneo



El traslado de la Luftwaffe hacia el Este había empezado en enero de 1941, y en marzo se encontraban congregados unos 400 aviones en Rumania en preparación del proyectado ataque a Grecia. Los alemanes habían dado por seguro que los yugoslavos estaban de acuerdo con sus planes. Cuál no sería su sorpresa cuando un golpe de estado que tuvo lugar en marzo depuso al gobierno pro-alemán de aquel país. Hitler decidió que tendría que ocupar Yugoslavia iguál que Grecia, para asegurarse el flanco Sur antes de la ofensiva de Rusia.

Para reforzar la *Luftflotte IV* de los Balcanes, dada su mayor responsabilidad de tener que proporcionar cobertura aérea durante el ataque a Yugoslavia, 600 aviones más procedentes del Oeste vinieron a sumarse a esta flota. Que una fuerza tan grande pudiera trasladarse a bases de la Francia ocupada, situadas a 1.600 kilómetros de distancia y entrara en acción con sus facultades menguadas a la mitad del cabo de diez días, ilustra una vez más la impresionante movilidad de la Luftwaffe. La fuerza había recibido un duro golpe de la RAF en sus expediciones sobre Inglaterra, pero todavía era mucho enemigo para cualquiera otra de las fuerzas aéreas de Europa.

El 6 de abril, Domingo de Ramos, atacaron los alemanes. El asalto aéreo a Yugoslavia se inició aquella mañana con un gran bombardeo a la capital, Belgrado. Un contingente de 150 aviones de bombardeo horizontal y en picado, auxiliados por una potente escolta de caza, deshicieron las débiles defensas antiaéreas y la caza del enemigo, pasando a continuación a la destrucción de Belgrado sin ser molestados. El resultado fue una auténtica catástrofe para la capital yugoslava: cuando finalizó el ataque a la poco preparada ciudad, 17.000 cadáveres quedaron sembrados entre los escombros. Una vez asestado este golpe a la fuerza aérea enemiga y a la capital, la Luftwaffe quedó libre para centrar su atención sobre los objetivos que normalmente sirven de apoyo al ejército: concentración de tropas y líneas de comunicación. Como siempre, una gran fuerza blindada en tierra, en combinación con su correspondiente apoyo aéreo, no pudo ser contenida, y doce días después de iniciarse la campaña los yugoslavos tuvieron que rendirse.

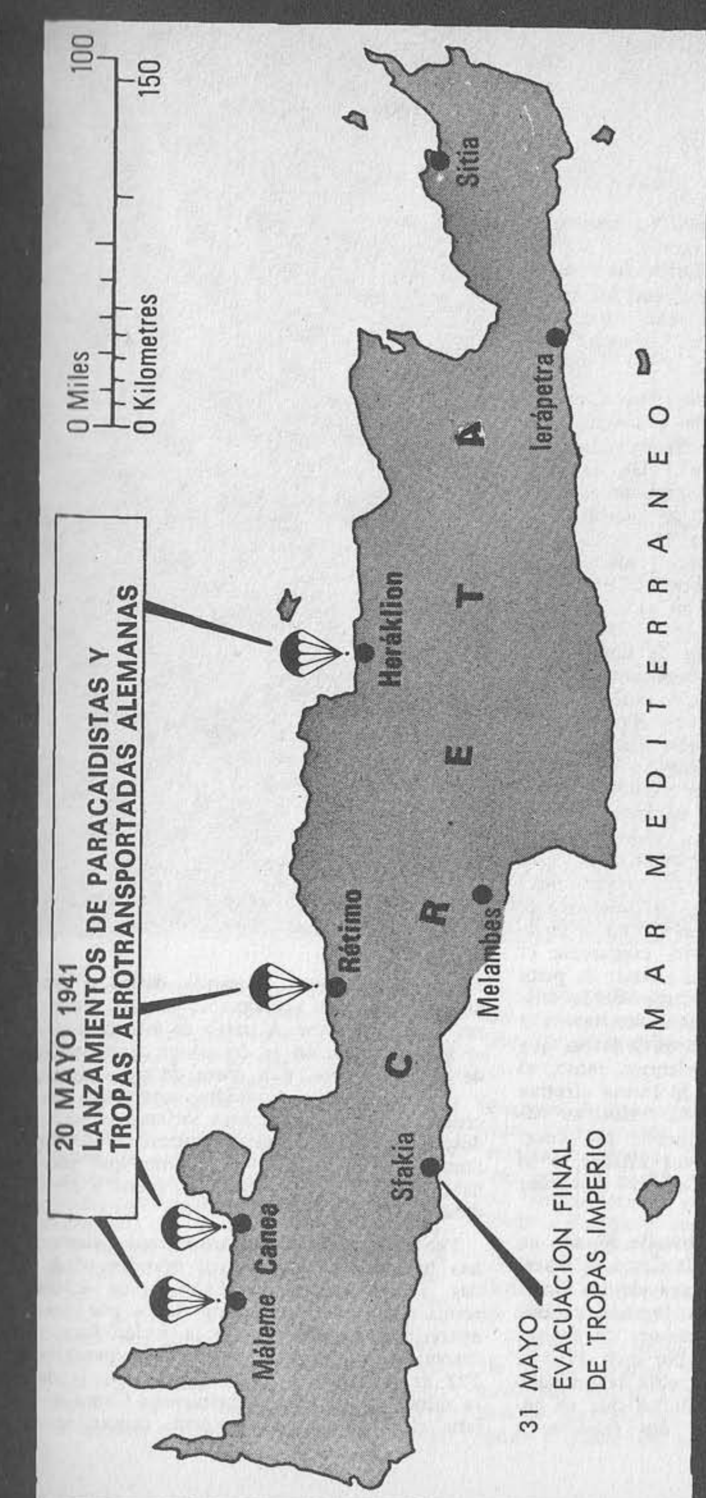
El ataque simultáneo practicado sobre Grecia tuvo el mismo éxito. En la tarde del primer día, los Ju 88 del *KG 30* atacaron el puerto más importante del país, El Pireo, cerca de Atenas. Una bomba de suerte acertó al buque *Clan Frazer*, cargado de munición, y que estaba amarrado a uno de los muelles para proceder a su descarga; la explosión que se produjo al reventar las 250 toneladas de explosivos almacenadas en sus bodegas dejó el puerto hecho una ruina de extremo a extremo. Este solo golpe fue suficiente para privar a las fuerzas inglesas y griegas de un puerto realmente bien equipado por el que pudieran entrar grandes cantidades de suministros.

Con el acostumbrado apoyo de la Luftwaffe, las fuerzas alemanas de tierra avanzaron rápidamente por Grecia, y al cabo de dos días habían entrado en Salónica. Una a una fueron derribadas las líneas defensivas de las montañas y pronto se hizo evidente que la situación de las tropas aliadas se estaba haciendo insostenible por mucho más tiempo. El 24 de abril, mientras las tropas británicas luchaban por contener a los alemanes, fueron evacuados por mar los primeros hombres de la fuerza expedicionaria. Tres días más tarde, los invasores entraban en Atenas, y el 28 de abril —exactamente después de transcurridas tres semanas desde que se empezara la campaña— se rindieron las últimas fuerzas británicas que quedaban en el territorio principal de Grecia. La máquina alemana del *Blitzkreig* —guerra relámpago— trabajaba tan perfectamente como siempre.

Ya antes de la invasión total de Grecia, el mando alemán estaba considerando el último objetivo de la limitada campaña de los Balcanes: la isla de Creta, estratégicamente situada a 112 kilómetros al Sur de Grecia. El 25 de abril Hitler firmaba su vigesimoctava orden de guerra, que decía:

"Como base de las operaciones aéreas contra Gran Bretaña en el Mediterráneo oriental, tenemos que prepararnos a ocupar la isla de Creta (Operación Mercurio)... El mando de esta operación será confiado al comandante en jefe de la Luftwaffe, quien empleará para tal propósito las fuerzas paracaidistas y fuerzas aéreas estacionadas en el área del Mediterráneo...". Al contrario que en las demás naciones, en las que invariablemente pertenecían al ejército, las tropas paracaidistas alemanas eran parte integrante de la fuerza aérea, de ahí que el ataque a Creta fuera en su totalidad responsabilidad de la Luftwaffe.

Para la invasión aerotransportada se concentró una fuerza de 493 transportes Ju 52 más un centenar aproximadamente de planeadores de asalto DFS 230. La tarea de proporcionar el necesario apoyo aéreo recayó sobre el *Fliegerkorps VIII* del general Freiherr von Richthofen, que comprendía 650 aviones:



El asalto a Creta.

BOMBARDEROS DE VUELO HORIZONTAL	280
BOMBARDEROS EN PICADO	150
CAZAS MONOMOTORES	90
CAZAS BIMOTORES	90
AVIONES DE RECONOCIMIENTO	40

Sólo les llevó cuatro días a los alemanes eliminar la débil oposición aérea de los ingleses, y el 18 de mayo la Luftwaffe controlaba totalmente los cielos de Creta. Ahora los bombarderos iniciaron una serie sistemática de operaciones destinadas a "ablandar" las defensas de tierra.

El asalto aerotransportado sobre Creta se inició en las primeras horas de la mañana del día 20 de mayo, precedido por una hora de intensos ataques aéreos a las defensas que se encontraban en las proximidades de las zonas de lanzamiento. A continuación llegaron los transportes Ju 52, y las primeras oleadas de paracaidistas y planeadores empezaron a descender sobre Máleme, Caneá, Rétémo y Heráklion; en cada caso los primeros aterrizajes estaban sincronizados con el final de los ataques de bombardeo, de forma que las tropas alemanas pudieron aprovechar los cráteres recién abiertos por las bombas para refugiarse en ellos. Pero a pesar de todo esto las tropas aerotransportadas sufrieron grandes pérdidas al principio, y fue muy poco lo que pudieron avanzar. Sólo gradualmente, y haciendo uso de todas las fuerzas de apoyo aéreo disponibles, pudieron los alemanes sacar de sus posiciones a las tropas inglesas, neozelandesas, australianas y griegas. Las cosas cambiaron para los invasores cuando en la tarde del 21 pudieron, finalmente, asegurarse el aeródromo de Máleme. Aun cuando la pista se encontraba aún bajo el fuego de la artillería, algunos Ju 52 pudieron aterrizar con tropas de refresco y suministros, de los que buena necesidad tenían; mientras tanto, el *Fliegerkorps VIII* evitaba de forma efectiva que los defensores de la isla recibieran valiosas cantidades de suministros. Las cosas empeoraban para las fuerzas aliadas, y el 28 de mayo la Royal Navy empezó a evacuar hombres de la isla.

En el transcurso de la batalla librada en tierra por la conservación de Creta, la Royal Navy, desafiando la amenaza de los bombarderos en picado, había logrado abortar casi todos los intentos alemanes de desembarco de tropas en la isla por mar. Pero la fuerza de von Richthofen había reaccionado violentamente, y en las batallas que se entablaron consiguió hundir dos cruceros y cuatro destructores, causando daños a un portaviones, tres acorazados, cuatro cruceros y un destructor. A partir de este momento toda la atención se centró en la retirada de los defensores, y a costa de un crucero y dos destructores hundidos, amén de tres cruceros y tres destructores seriamente tocados, los barcos británicos evacuaron 16.000 hombres antes de que los restantes que quedaban en la isla se vieran obligados a rendirse el día 1 de junio.

Pero las tropas aerotransportadas alemanas habían sufrido también grandes pérdidas. De 13.000 paracaidistas, unos 4.500 resultaron muertos o fueron dados por desaparecidos. En el curso de la acción fueron destruidos o sufrieron pérdidas irreparables 272 de los aviones de transporte —más de la mitad de los que intervinieron. Como dijera el *Generaloberst* Student, comandante de las fuerzas aerotransportadas, Creta fue "la tumba de los paracaidistas alemanes". Nunca más se volvió a plenar un asalto aerotransportado a gran escala, y estas tropas, altamente entrenadas, lucharon el resto de la guerra como miembros de la infantería.

Desde que se iniciara la guerra en el Mediterráneo, la pequeña isla de Malta, posesión inglesa situada a 90 kilómetros al Sur de Sicilia, había sido una espina clavada en las carnes del Eje. Durante los meses de febrero y marzo de 1941, el *Fliegerkorps X* del general Hans Geisler, más algunas unidades de la Fuerza Aérea Italiana habían efectuado grandes ataques aéreos sobre la isla, siendo sus objetivos principales el puerto de La Valetta y los distintos aeródromos. Casi toda la fuerza de aviones de Geisler, que comprendía 120 bombarderos clásicos y 150 en picado, estaba comprometida en esta empresa. A intervalos regulares lanzaban ataques sincronizados en picado y a bajo nivel empleando aviones Ju 87 y Me 110, mientras que los Ju 88 y He 111 se encargaban de bombardear a altitudes de 1.525-2.450 metros. Entonces, en abril, los ataques empezaron a decrecer al hacer que las necesidades de otros frentes exigieran que las unidades de combate de la Luftwaffe con base en Sicilia fueran retiradas.

Durante la primavera de 1941, los ojos de Hitler estaban fijos sobre un objetivo principal: Rusia. Una vez hubieran acabado con la amenaza bolchevique podrían encargarse a placer de la morralla como Malta.

Un Junkers 52 de transporte cae envuelto en llamas durante la invasión de Creta por los paracaidistas.

Rusia: Los vencedores se dirigen hacia el Este



Los alemanes, y Hitler en particular, habían considerado a los rusos durante mucho tiempo como una fuente de peligro latente, y a pesar del pacto de no agresión que existía entre las dos naciones, había poca confianza entre ellas. Los avances rusos hacia el Oeste desde 1939, cuando habían ocupado la totalidad de Letonia, Estonia y Lituania, así como partes de Polonia, Rumania y Finlandia, sirvieron para confirmar la idea de Hitler de que más pronto o más tarde Alemania estaba abocada a la guerra con Rusia.

Entre 1939 y mayo de 1941 el poderío del ejército ruso había aumentado de 65 a 158 divisiones, y la mayoría de éstas habían sido emplazadas a lo largo de su frontera occidental. Ostensiblemente estas fuerzas estaban ocupando posiciones defensivas; sin embargo, eran consideradas en Alemania como una viva amenaza. También durante este período las fuerzas armadas rusas habían estado poniendo en práctica un extenso programa de re-equipo, mientras que el Estado Mayor iba recuperándose por fin de la criba sufrida en sus filas durante la salvaje purga de Stalin en 1938. Si los rusos intentaban realmente invadir Alemania o no es algo que no se sabrá con certeza hasta que los archivos soviéticos de la época sean abiertos a los historiadores, para su publicación. Lo que importa es que Hitler "creía" que más pronto o más tarde iban a atacar, y por eso decidió ser él quien tomase la iniciativa.

Fue a finales de julio de 1940, después del final de la campaña de Francia, pero antes de iniciarse la Batalla de Inglaterra, cuando Hitler ordenó prepararse para iniciar el ataque a Rusia. A mediados de noviembre de 1940 el personal de planeamiento de la Luftwaffe había comenzado a estudiar detalladamente la operación. Mientras tanto, las brigadas de trabajo de la fuerza aérea se ocupaban de adaptar los relativamente primitivos aeródromos de la recién ocupada Polonia a las necesidades alemanas de operación en todo tiempo.

Por aquel entonces Goering trataba por todos los medios de disuadir a Hitler de esta idea. En una ocasión el jefe de la Luftwaffe dijo: "Mi Führer, la decisión final es suya. Que Dios le guíe y le ayude a demostrar que es usted quien tiene razón. Yo, por mi parte, me veo obligado a oponerme a su punto de vista sobre este asunto. ¡Que Dios le proteja! Pero, por favor, recuerde que no será culpa mía si no puedo llevar a buen término nuestros proyectos de expansión de la Luftwaffe". Hitler contestó: "Usted podrá continuar las operaciones contra Inglaterra dentro de seis semanas". Entonces Goering añadió: "La Luftwaffe es el único cuerpo de las fuerzas armadas alemanas que no ha tenido un momento de respiro desde el comienzo de la guerra. Dije al principio de la guerra que entraba en batalla con todas mis unidades, y todas ellas han sido empleadas ya... No estoy seguro en absoluto de que usted pueda derrotar a Rusia en seis semanas. Las fuerzas de tierra no pueden luchar ya sin el apoyo de la Luftwaffe. Siempre están pidiendo a gritos nuestra ayuda. Nada me gustaría tanto como comprobar que usted tiene razón, pero, francamente, dudo que así sea".

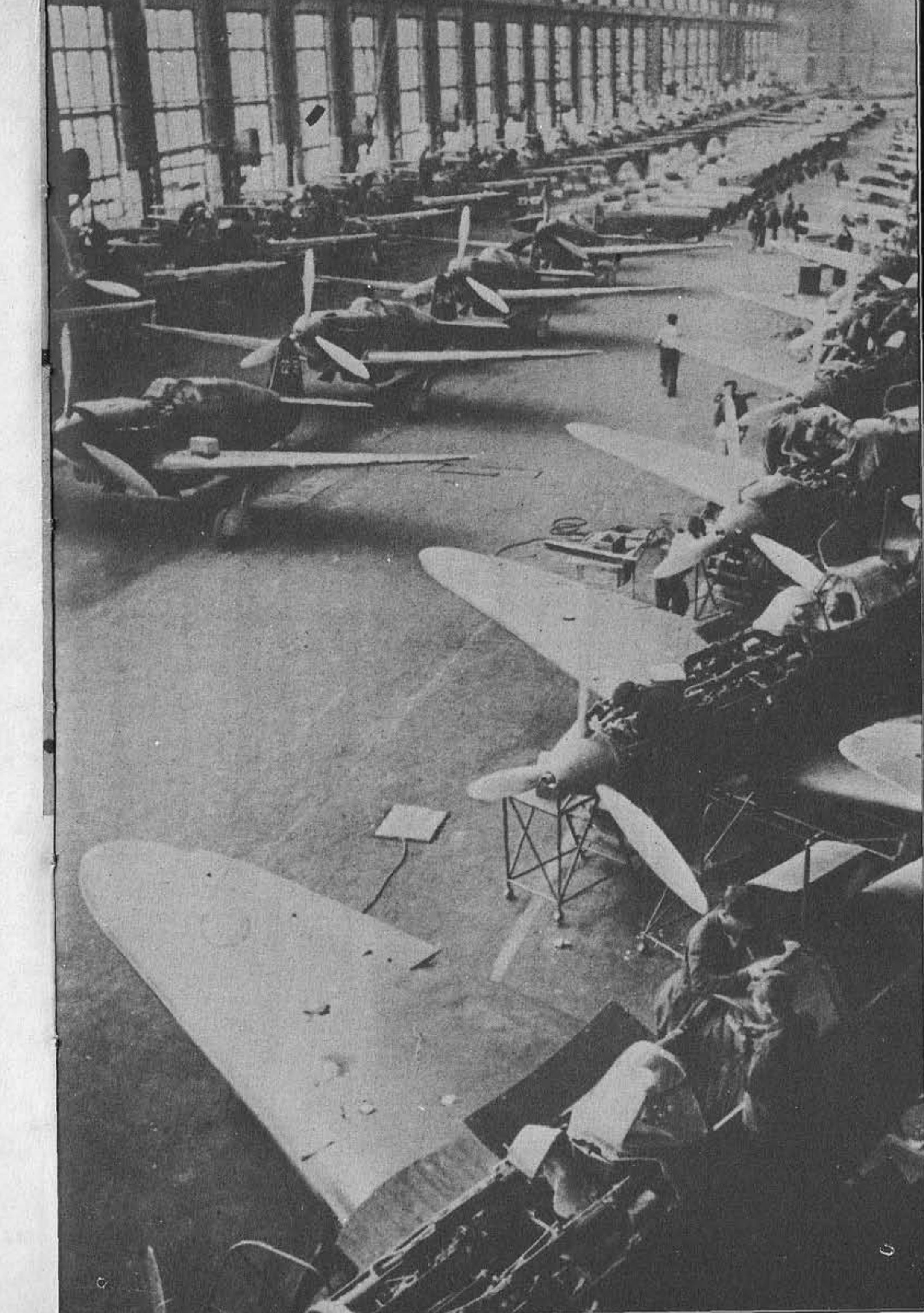
Los apasionados ruegos de Goering fueron vanos. El Führer rechazó la idea de ser disuadido de sus propósitos. ¿No había llegado casi a derrotar a los rusos un puñado de valerosos pero mal equipados finlandeses durante la guerra de invierno de 1939?

Al principio la invasión de Rusia iba a ser conocida con el nombre de operación *Fritz*, pero posteriormente fue cambiado por el de *Barbarroja*, en honor al emperador germánico Federico Barbarroja.

El ataque debería haberse iniciado en mayo de 1941, pero al deshielo desusadamente tardío de aquel año siguió una "temporada de barro" que duró hasta finales de aquel mes. A consecuencia de esto la operación tuvo que ser pospuesta hasta la tercera semana de junio. Esta pérdida de casi seis semanas iba a tener más tarde consecuencias decisivas.

Con el fin de mantener en secreto las intenciones alemanas, la mayoría de las unidades volantes asignadas a la operación *Barbarroja* fueron mantenidas en los territorios ocupados del Oeste o en Alemania hasta primeros de junio de 1941. Entonces, en el espacio de tres semanas, los distintos *Gruppen* se trasladaron rápidamente a las bases previamente preparadas para ellos. Tan pronto aterrizaban, los aviones eran llevados a sus áreas de dispersión, donde eran camuflados cuidadosamente.

Cuando se inició el ataque alemán a Rusia, poco antes del alba en la madrugada del 22 de junio de 1941, el contingente de aviones de la Luftwaffe ascendía a un total de 2.770:



Los más importantes centros soviéticos de producción aeronáutica quedaron fuera del alcance de los bombarderos de la Luftwaffe.



Arriba: **Aviones de asalto Hs 123 de regreso a su base.**
Izquierda: **Reconocimiento aéreo sobre Rusia.**

BOMBARDEROS DE VUELO HORIZONTAL	775
BOMBARDEROS EN PICADO	310
CAZAS MONOMOTORES	830
CAZAS BIMOTORES	90
AVIONES DE RECONOCIMIENTO	710
AVIONES COSTEROS	55

Las grandes precauciones que los alemanes habían tomado para mantener en secreto sus propósitos dieron magníficos resultados durante la fase inicial de las operaciones, y los rusos fueron cogidos en la más completa sorpresa. Como siempre, el objetivo inicial de la Luftwaffe durante esta campaña fue la fuerza aérea opuesta y los aeródromos rusos a lo largo de la frontera occidental fueron objeto de intensos ataques aéreos.

Para sus ataques a los aeródromos rusos los alemanes emplearon por primera vez un nuevo tipo de bomba: la SD2, de 1,81 kilogramos. Estas pequeñas armas cilíndricas, de 76 mm. de diámetro y 77 mm. de longitud, eran transportadas en grandes cantidades en depósitos especiales acoplados al avión; un Ju 88 o un Do 17 podían transportar 360 de estas pequeñas bombas, y un Bf 109 o un Ju 87 hasta 96. Después de ser lanzados en rápida sucesión, estos depósitos se abrían para formar un par de "alas", y su contenido se esparcía hacia tierra, donde sus 200 kilogramos de carga explosiva estallaban sobre áreas muy extensas. Estas pequeñas bombas de metralla demostraron ser muy eficaces contra objetivos "blandos" como eran los aviones en tierra y sin protección. Sin apenas ser molestados por las débiles defensas rusas, los alemanes podían atacar a bajo nivel y sembrar de bombas SD2 las hileras de aviones.

Los ataques a los aeródromos tuvieron mucho más éxito de lo que jamás pudieran imaginar los alemanes. Los aviones de combate soviéticos eran destruidos a cientos cuando salían al descubierto en fila y sin hacer intento alguno de dispersarse u ocultarse a la vista de sus enemigos. La publicación oficial soviética de la postguerra *Historia de la Gran Guerra Patriótica de la Unión Soviética* dice lo siguiente:

"Durante los primeros días de la guerra las formaciones de bombarderos enemigos lanzaron ataques masivos sobre sesenta y seis aeródromos de la línea fronteriza, especialmente sobre aquellos donde estaban basados los nuevos tipos de cazas soviéticos. El resultado de estas incursiones constituyó una gran pérdida para nosotros, pues al mediodía del 22 de junio, unos 1.200 aparatos fueron destruidos, incluyendo más de 800 que no llegaron a despegar.

Pero si el daño material infligido a la fuerza aérea soviética fue grande, no lo fue tanto en lo que respecta a las pérdidas de pilotos en perfecto estado de entrenamiento. Además, la falta de bombarderos adecuados de gran radio de acción por parte de los alemanes significaba que las fábricas rusas de producción aeronáutica, situadas cerca o al otro lado de los Urales, se encontraban fuera del alcance del invasor.

Con la fuerza aérea soviética fuera de combate, la Luftwaffe pudo volver a su acostumbrada misión de dar apoyo al ejército. Se repitieron los ya probados métodos de utilización de todos los aviones de bombardeo disponibles contra las comunicaciones enemigas, concentraciones de tropas e incluso de apoyo táctico, con los que tantos éxitos habían cosechado en Polonia, Francia y los Balcanes. Como en ocasiones anteriores, el rápido avance del ejército alemán por las tierras de Polonia ocupadas por los rusos y

la parte occidental de Rusia exigió un máximo de movilidad de las unidades de bombardeo en picado y de caza; una vez más la organización de transporte de la Luftwaffe demostró estar a la altura de la gran tarea acometida por Alemania.

Una de las características más relevantes de la primera parte de esta campaña fue el lujoso despliegue de aviones de reconocimiento que hizo Alemania. Como ya hemos visto, más de la cuarta parte de los aparatos que componían la fuerza de la Luftwaffe al iniciarse la ofensiva estaba formada por aviones de reconocimiento. De esta forma, el ejército podía disponer de detallada información de última hora sobre las posiciones del enemigo y sus movimientos en la retaguardia, así como de las zonas de combate. El problema principal que surgía sobre el frente era el de identificación de amigo o enemigo. A veces ésta resultaba muy difícil, especialmente cuando los rusos aprendieron a no abandonar sus puestos y echar a correr al acercarse los aviones alemanes. Muchos aviones de reconocimiento fueron derribados por el fuego antiaéreo cuando sus pilotos descendían a baja altitud en un intento de identificar las tropas más positivamente. Cuando podían, las unidades terrestres alemanas señalaban sus posiciones de vanguardia con banderas de la Swastika y trozos de lona de vivos colores extendidos sobre el suelo. Este sistema estaba apoyado por otro bien elaborado que consistía en utilizar humo de colores y señales de bangalas. Por su parte los rusos trataron por todos los medios de imitar las señales de identificación de los alemanes, y algunas veces lo consiguieron. En varias ocasiones se tuvo que desistir de atacar a concentraciones de tropas soviéticas porque las tripulaciones alemanas no pudieron hacer una identificación positiva a tiempo. Otras veces la situación de las tropas terrestres era tal que tenían que jugarse el todo por el todo y atacar, lo que originó que en más de una ocasión la aviación bombardeara a sus propias fuerzas. Por ejemplo, el uno de agosto los bombarderos de la Luftwaffe dejaron caer su carga sobre tropas de la 23.ª División alemana que avanzaban hacia Kiev y causaron "graves pérdidas". Mientras que los comandantes del ejército solicitaran apoyo aéreo para sus hombres se corría el riesgo de tener bajas propias, a pesar de todas las precauciones.

Pero si los partes de reconocimiento que la Luftwaffe presentaba al Alto Mando alemán eran algunas veces incompletos, éstos resultaban ser incomparablemente mejores que los de sus oponentes soviéticos. En una campaña en la que el rápido desplazamiento de fuerzas blindadas constituía el orden del día, esta ventaja a menudo demostró ser decisiva.

Más de la mitad de la fuerza operacional de la Luftwaffe estaba concentrada en Rusia durante las etapas iniciales del ataque, pero debido a la gran longitud del frente—más de 1.600 kilómetros—era imposible ser fuerte en todos los sitios. Como consecuencia, las unidades de caza, de corto radio de acción, de bombardeo y de reconocimiento a menudo tenían que cambiar sus posiciones de una parte de la línea a otra, con el fin de concentrarse para apoyar los ataques terrestres cada vez que el alto mando del ejército lanzaba una ofensiva.

Durante el verano y otoño de 1941 los alemanes avanzaron más y más hacia el interior de Rusia. En seite grandes batallas, Minsk, Smolensko, Uman, Gomel, Kiev,

Derecha: **Restos calcinados de un caza ruso I-15.** Extremo derecha: **Un trineo es utilizado para el acarreo de bombas a un Dornier 17.**

Vyasma y otra a orillas del mar de Azof, capturaron dos millones y medio de prisioneros, más de nueve mil carros y dieciséis mil cañones. Durante estas operaciones de cerco la boca de cada bolsa era cerrada inicialmente sólo por formaciones blindadas relativamente reducidas, a cuyo cargo estaba la difícil misión de evitar que los rusos rompieran el cerco hasta que las divisiones de infantería, más lentas en su desplazamiento, ocuparan posiciones. En este momento la Luftwaffe podía jugar un papel muy importante retrasando cualquier intento de escapatoria por parte de los rusos, o eliminar a las fuerzas de tierra por medio de ataques desde el exterior. Sin embargo, estas espectaculares victorias no siempre se consiguieron sin pagar un alto precio a cambio, y el método alemán de emplear todos los tipos de bombarderos para apoyo táctico tenía sus desventajas. Las tropas rusas no se "arrojaban a tierra" cuando aparecían los aviones enemigos, sino que, por el contrario, abrían fuego sobre ellos con todas las armas a su alcance. Durante algún tiempo esta política supuso para la Luftwaffe pérdidas muy considerables; entre el principio de la campaña y el 27 de septiembre de 1941—poco más de tres meses—fueron derribados 1.603 aviones alemanes y 1.028 más averiados. Así pues, el número total de aviones destruidos o dañados durante este tiempo, 2.631, era casi igual al número con el que se empezó la campaña. Las pérdidas de los aviones más baratos—los bombarderos en picado, y los de reconocimiento...ya eran por sí solas importantes, pero las continuas pérdidas de los He 111 y Ju 88 "más caros" eran tales que su reemplazamiento no iba parejo con el número de unidades a sustituir. Además, dado que la mayoría de los aviones derribados caían sobre territorio entonces en manos de los rusos, las pérdidas de tripulaciones entrenadas eran muy grandes, y éstas iban a ser las de más difícil sustitución. Gradualmente la capacidad de lucha de la Luftwaffe iba disminuyendo.

Para el *Generaloberst* Ernst Udet, Jefe de Producción y Desarrollo Aeronáutico de la Luftwaffe, la magnitud de las pérdidas sufridas en Rusia demostró el colmo de su incapacidad.

Durante todo este tiempo que detentó este importante cargo había fracasado miserablemente al tratar de elevar la producción hasta los niveles necesarios; durante el tiempo que la Luftwaffe pudo mantener una fuerte reserva esto no fue tan importante, pero las grandes pérdidas sufridas en Inglaterra y



posteriormente en Rusia hicieron cambiar las cosas. Además, los aviones en que él había confiado para sustituir a los seniles He 111, Ju 87 y Bf 110, el bombardero He 177 y el caza-bombardero Me 210, estaban sufriendo una serie de contrariedades que les llevaban muy cerca del fracaso. Los errores cometidos en los dos últimos años de paz dejaron sentir sus efectos. Era ahora cuando el fracaso de Udet al no conseguir mantener a la Luftwaffe equipada adecuadamente, tanto en calidad como en cantidad, se evidenciaba en toda su extensión. La salud de Udet empezó a resentirse y sufría constantes hemorragias e insoportables dolores de cabeza. Finalmente, en la mañana del 17 de noviembre de 1941, se pegó un tiro.

Las circunstancias de la muerte de Udet fueron mantenidas en secreto por orden de Hitler. Aquella noche el departamento de información alemán anunciaba:

"El general encargado del abastecimiento de la Luftwaffe, *Generaloberst* Ernest Udet, ha muerto esta mañana en el transcurso de unas pruebas de una nueva arma. Ha muerto a consecuencia de las heridas mientras era conducido al hospital. El Führer ha ordenado que este jefe, muerto de forma tan trágica en el cumplimiento de su deber, sea enterrado con todos los honores. En reconocimiento a sus hazañas de la Primera Guerra Mundial, de sus 72 victorias de caza y de los grandes servicios que prestó en la creación de la Luftwaffe, el Führer ha perpetuado el nombre del *Generaloberst* Udet otorgándosele al *Jagdgeschwader* 3.

El sucesor de Udet fue Erhard Milch, quien de esta forma recuperaba el puesto que había perdido en 1938. Milch empezó inmediatamente la revisión general de toda la industria aeronáutica alemana, suprimiendo duplicaciones inútiles y el uso ineficaz de mano de obra y recursos materiales. Pero tales medidas no dejarían sentir sus efectos sobre la situación actual de la Luftwaffe en tan corto tiempo.

Hay un viejo proverbio ucraniano que dice: "En verano un cubo de agua hará una cucharada de barro, pero en otoño una cucharada de agua hará un cubo de barro." Cuando llegaron las lluvias de otoño en 1941, las tropas alemanas que avanzaban hacia el interior de Rusia, tuvieron oportunidad de comprobar cuanto de verdad hay en este proverbio. La tierra entonces dura se convirtió en un cenagal, las carreteras se cubrieron de espeso y pegajoso barro. Los desplazamientos de las unidades motorizadas, tanto de combate como de abastecimiento, se efectuaban dentro de las más grandes dificultades. Cuando los carros tuvieron que interrumpir su avance, con barro hasta los ejes, los alemanes se encontraban a las puertas de Moscú y casi habían cercado Leningrado; nunca habrían de tomar estas ciudades.

Ahora los alemanes iban a pagar un alto precio por la tardanza del deshielo en la primavera de aquel año. El "General Invierno", el gran aliado de los rusos, atacó duramente nada más interrumpirse las lluvias de otoño y antes de que los alemanes hubieran ganado la rápida y total victoria que Hitler predijera tan confiadamente. Y, también en diciembre de 1941, los Estados Unidos entraron en guerra contra Alemania; esto iba a tener también sus consecuencias, aunque mucho más tarde.

La crudeza del invierno ruso sorprendió a la Luftwaffe mal preparada. Aparte de la falta de ropa de abrigo adecuada estaba la del equipo necesario para mantener los aviones en condiciones tan rigurosas de frío. Dado que las máquinas tenían que ser aparcadas al aire libre, expuestas a temperaturas de 28 grados bajo cero, los motores y cañones se helaban, y tenían que improvisarse toda suerte de ingenios para deshelarlos.

Unido a las inesperadas condiciones del invierno y a las grandes pérdidas sufridas estaban la fatiga y el desgaste del personal. La mayoría de las unidades de combate de la Luftwaffe habían estado en acción sin reposo desde junio hasta finales de octubre. Durante este período los *Gruppen* de bombardeo en picado, habían mantenido un promedio de salidas diarias del orden del setenta y cinco por ciento del establecido en aviones; los cazas el setenta por ciento y los bombarderos el cuarenta por ciento. Considerando que este esfuerzo se hacía día tras día durante más de cuatro meses, estas cifras son en cada caso bien notables; vienen a explicar por qué la Luftwaffe pudo alcanzar tantos éxitos durante la etapa inicial de la campaña de Rusia.

A finales de 1941, la Luftwaffe tenía sólo unos 1.700 aviones de todos los tipos en el frente del Este, diseminados a lo largo de 3.200 kilómetros de frente que corría desde el Cabo Norte hasta el Mar Negro. Y, a causa de las dificultades de mantenimiento y abastecimiento, la capacidad de empleo de muchas de las ya debilitadas unidades de combate descendió hasta un treinta por ciento. Los alemanes necesitaban desesperadamente un corto respiro para recuperarse de la actividad de los meses anteriores. Pero no iban a tener esta oportunidad, pues a principios de diciembre lanzaba el Ejército Rojo su contraofensiva de invierno.

Ante los ataques de las divisiones rusas, especialmente entrenadas y preparadas para la lucha de invierno, las agotadas tropas alemanas empezaron a ceder terreno. El espectro de lo que había derrotado al Gran Ejército de Napoleón en 1812 empezaba a cernirse amenazador sobre sus cabezas. No cabe duda de que cualquier intento de retirada que hubieran hecho los alemanes se habría convertido rápidamente en una derrota. Ante esta amenaza, la orden de Hitler de mantenerse firme a cualquier precio fue sin duda la más sensata.

Al finalizar febrero de 1942 los alemanes habían conseguido establecer una nueva línea defensiva, aunque se trataba de una línea críticamente débil en muchos puntos.

Cuando finalmente se estableció el frente, dos fortalezas alemanas habían quedado aisladas, una en Demyansk y otra más pequeña en Kholm. A la Luftwaffe se le encomendó la tarea de abastecer a las tropas sitiadas desde el aire.

En Demyansk, una pequeña ciudad casi a medio camino entre Moscú y Liningrado, los rusos haban cercado seis divisiones del decimosexto Ejército alemán, que comprendían un total de 100.000 hombres. El puente aéreo se inició el 20 de febrero cuando cuarenta Ju-52 aterrizaron en la zona sitiada, descargaron sus mercancías y regresaron cargados de heridos. Los dos aeródromos de que disponían, uno en la misma ciudad de Demyansk y otro en Peski estaban en tales condiciones que sólo podían usarse en las horas de luz diurna. Realmente, el de Peski no era más que una pista de emergencia formada sobre nieve apisonada y que sólo los pilotos más expertos podían emplear. Desde el aeródromo de Pleskau a la bolsa había una distancia de 240 kilómetros, de los que ciento sesenta estaban ocupados por los rusos, pero las fuerzas aéreas soviéticas, todavía recuperándose del severo castigo que habían recibido durante el verano, no podían intervenir de forma eficaz contra los aviones de transporte. Retirando transportes Ju 52 de todos los lugares posibles, principalmente de las escuelas de entrenamiento de Alemania, la Luftwaffe pudo reunir una fuerza de casi 600 aviones para el puente aéreo. Trescientas toneladas de suministros era el promedio diario que necesitaban las unidades cercadas, y esta cifra casi llegó a alcanzarse. Lo que había empezado como una serie temporal de expediciones pronto había de convertirse en una larga operación, que duró hasta que se puso fin al sitio, el 18 de mayo.

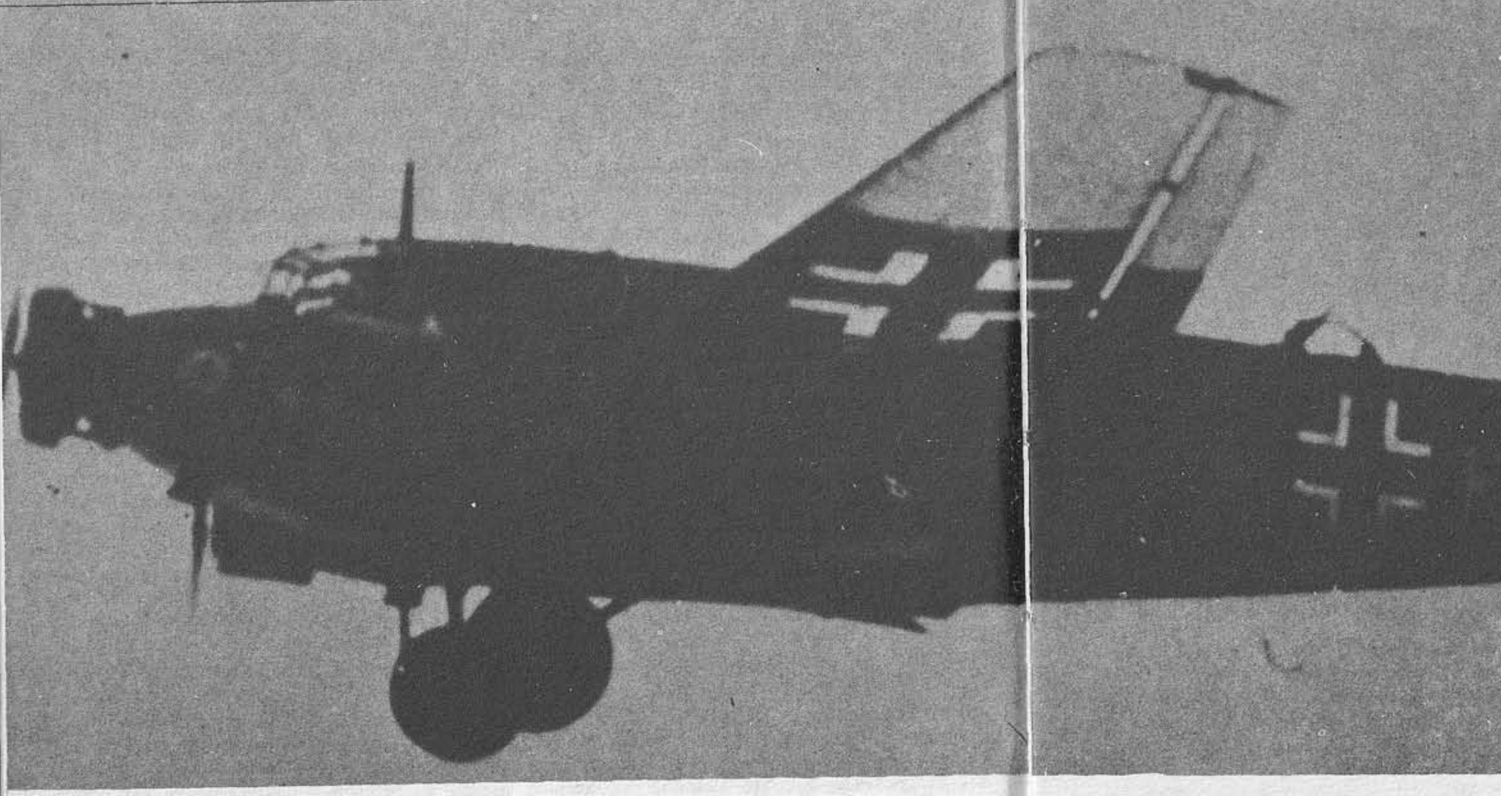
La fuerza cercada en Kholm era muchísimo más reducida que la de la cercana localidad de Demyansk —había sólo unos 3.500 hombres— pero los problemas que la Luftwaffe tenía que superar eran muy serios. En primer lugar no había aeródromo que se pudiera utilizar dentro de la bolsa, y los suministros tenían que ser lanzados en paracaídas o bien llevados a bordo de planeadores. Se emplearon dos tipos de planeadores: el DFS 230, de una tonelada de capacidad, y el Gotha 242, con una capacidad de dos toneladas y media; en cualquier caso los planeadores sólo podían hacer el viaje de ida, pues no había posibilidad de retirarlos de la bolsa. Las tripulaciones de los planeadores pasaban, por tanto, a formar parte de la infantería una vez llegaban a su objetivo. Los hombres de Kholm resistieron durante tres meses y medio, antes de que fueran relevados por fuerzas terrestres alemanas.

Las operaciones de abastecimiento a las bolsas de Demyansk y Kholm fueron las de mayor escala emprendidas hasta ese momento y costaron a los alemanes casi 300 aviones, sin contar los planeadores. Tuvieron éxito en conservar el terreno y quizás en salvar unidades que de otra forma se hubieran perdido, pero, como veremos más tarde, lo verdaderamente destacable de estas operaciones fue que sentaron un precedente muy peligroso.

El deshielo empezó en abril de 1942, dando paso a la consiguiente estación de los barros, y toda actividad terrestre y aérea en el frente del Este cesó virtualmente. La Luftwaffe pudo por fin tener el respiro que necesitaba, para prepararse para la no lejana campaña de verano. El Alto Mando alemán había decidido que el contingente principal de fuerzas se centrara en el Sur, con el objetivo de asolar las importantes zonas petrolíferas del Cáucaso.

Pero antes tenían que asegurarse el flanco Sur, y eso significaba que los alemanes habrían de ocupar el resto de la península de Crimea y en particular la fortaleza rusa de Sebastopol. A tal efecto, en mayo de 1942 empezaron a concentrarse las unidades de la Luftwaffe en el Sur de Rusia.

El ataque a Sebastopol se inició el 2 de junio, que se caracterizó por su ferocidad.



El Ju 52 fue el encargado de las operaciones de suministro por el aire a las tropas alemanas cercadas en Rusia.

Fue la única ocasión durante la Segunda Guerra Mundial en la que el cerco a una fortaleza moderna fue llevado hasta su total reducción. Los alemanes habían concentrado el más potente armamento para poner sitio a la ciudad, en el que se incluían morteros de hasta 60 cm. de calibre e incluso un cañón de 80 cm. de calibre que disparaba obuses de casi cinco toneladas. El *Fliegerkorps VIII* de Richthofen proporcionaba el apoyo aéreo; la unidad no había ganado en vano su reputación de "dura", y mientras la artillería terrestre machacaba las defensas, los hombres de Richthofen realizaban las operaciones de bombardeo más intensivas jamás realizadas. Operando desde bases situadas a sólo 10 minutos de vuelo de la fortaleza, los aviones llegaban a hacer hasta 18 salidas al día. Un Ju 88 con sus tanques de combustible llenos al principio podía hacer cuatro salidas de bombardeo en rápida sucesión antes de que la tripulación bajara a estirar las piernas. A pesar de la tenaz resistencia opuesta, los defensores rusos iban siendo arrojados de sus posiciones, y el 3 de julio la fortaleza sucumbió.

Con su flanco Sur asegurado por la toma de Sebastopol, los alemanes pudieron seguir adelante con su proyectado empuje hacia los campos petrolíferos del Cáucaso. La ofensiva empezó a finales de junio, y las formaciones acorazadas alemanas no tardaron en avanzar a lo largo de la línea del río Don. En su rápido avance desde Voronezh hacia Stalingrado para llegar al Cáucaso, gran parte del contingente de bombarderos estratégicos alemanes estuvieron ocupados en efectuar operaciones sistemáticas contra objetivos de comunicaciones situados en la retaguardia rusa. Estas se extendían sobre un área muy amplia, bombardearon puentes, líneas férreas y cuantos medios de comunicación a su alcance resultaron de interés.

Es posible que si Tsaritsyn no hubiera sido rebautizada con el nombre de Stalingrado en 1935, el centro industrial del río Volga no habría actuado como un potente imán para atraer a los dos ejércitos contendientes en el verano de 1942. Ciertamente, la ciudad que recibió su nombre en honor al dictador ruso no era tan importante militarmente como para garantizar una lucha a muerte entre dos naciones. Pero, cualesquiera que fueren sus razones, fue este lugar el qu Hitler y Stalin eligieron para jugarse el todo por el todo. Fue el 23 de agosto cuando los elementos de vanguardia del Sexto Ejército alemán llegaron al Volga, justo al Norte de Stalingrado. Todos los intentos iniciales de capturar la ciudad fueron rechazados, y ante la feroz resistencia opuesta por los soviéticos, los alemanes se vieron obligados a ocupar casa por casa y calle por calle tras enconada lucha. Este forcejeo se prolongó durante los meses de septiembre y octubre, pues ambos bandos no cesaban de acumular divisiones de refresco sobre aquel infierno; pronto cada uno de los ejércitos contendientes en esta parte del Sur de Rusia se elevaban a más de un millón de hombres y estaban apoyados por más de 1.000 aviones. Con increíble bravura y arrojo, alemanes y rusos luchaban por la posesión de los cascotes de la ciudad. Con el habitual e intenso apoyo de la Luftwaffe, el Sexto Ejército avanzó más y más entre las ruinas.

Hacia mediados de noviembre los alemanes se habían asegurado casi la totalidad de la orilla occidental del Volga; ahora los rusos no podrían resistir más, entonces el ejército ruso empezó su contraofensiva fuera de la ciudad. El 19 de noviembre, los reforzados ejércitos rusos situados al Norte de Stalingrado empezaron su ataque, que fue secundado al día siguiente por los del Sur. Tres días más tarde, en la tarde del 23 de noviembre, la tenaza se cerró. Dentro de aquel cerco había 22 divisiones alemanas que hacían un total de 330.000 hombres. No hay duda de que en este momento la mayor parte del ejército atrapado, podía haber luchado con grandes probabilidades de romper el cerco, aunque con la pérdida de mucho de su equipo pesado, pues los rusos todavía tenían que consolidar sus posiciones. Pero Hitler odiaba la idea de retirar a sus hombres del Volga. En lugar de ello preguntó a Goering si la Luftwaffe podría ahora abastecer a los hombres del Sexto Ejército cercados en Stalingrado, como lo había hecho con Demyansk a principios del año. Este último contestó que sí era posible. La suerte estaba echada.

Actuando de acuerdo con la promesa de Goering, Hitler ordenó al comandante de las fuerzas sitiadas en Stalingrado, el *Generaloberst* Paulus, que mantuviera la posición. La guarnición requería un mínimo absoluto de 700 toneladas diarias de suministros, o 500 toneladas si se mataban todos los caballos para ser empleados como parte de la ración de carne. Pronto se hizo evidente a los jefes de aviación encargados de planear el puente aéreo, que la Luftwaffe tendría las mayores dificultades para hacer frente incluso a las 500 toneladas. El puente aéreo se empezó el 25 de noviembre, pero ya desde el principio las cosas empezaron a ir mal. Las condiciones meteorológicas eran muchísimo peores que durante el puente aéreo de Demyansk, con períodos de densas nieblas que se alternaban con tormentas de nieve y sólo algunos claros entre ellas. Impedidos de esta forma, los pilotos sólo pudieron entregar 65 toneladas durante los dos primeros días y apenas nada en el tercero. Sólo el sexto día el total de suministros enviados alcanzó un centenar de toneladas, una tercera parte de lo que la Luftwaffe había prometido y una quinta parte de las necesidades mínimas del ejército cercado.

Para aumentar el número de unidades de transporte Ju 52 encargadas de la operación Stalingrado, la Luftwaffe tuvo que sustraer aviones de cuantos frentes podía. A principios de diciembre, el *Fliegerkorps VIII* de la *Luftflotte III*, la unidad

Arriba: **Durante las operaciones de Stalingrado, la Luftwaffe se vio necesitada de material; estos Ju 86, bombarderos anticuados, se encontraban entre los tipos utilizados.** Abajo: **Cuando los aeródromos fueron capturados, los abastecimientos fueron lanzados mediante paracaídas.**



responsable, estaba empleando 10 "Gruppen" de Ju 52, dos *Geschwader* completos y dos *Gruppen* de Heinkel 111 que operaban en la misión de transporte, dos *Gruppen* de Ju 86 (bombarderos anticuados ahora utilizados como transportes), un *Gruppen* de He 177, y una flota mixta de transportes pesados compuesta por aviones Fw 200, Ju 90 y Ju 290; en total, unos 500 aparatos. Al cabo de poco tiempo, la adición de aviones procedentes de escuelas de entrenamiento de vuelo avanzado aumentó este número a casi 850. Pero a pesar de este prodigioso esfuerzo, la Luftwaffe nunca pudo llegar a alcanzar la cifra de 300 toneladas diarias que había prometido. Las adversas condiciones meteorológicas, los aeródromos improvisados precipitadamente, los vuelos de ida y vuelta efectuados sobre territorio enemigo, de frente a una cada vez mayor interferencia por parte de la caza y artillería antiaérea soviética y, más tarde, el bombardeo artillero de los aeródromos situados dentro de la bolsa, se combinaban para hacer que el puente aéreo fuera cada vez más lento y penoso. El resultado final fue que la Luftwaffe sólo pudo proporcionar un promedio de 100 toneladas de suministros al día.

Faltos de alimentos, combustible y municiones necesarios para luchar eficazmente, los alemanes cercados en Stalingrado se vieron obligados a ceder terreno. El 16 de enero de 1943 cayó en manos de los rusos el aeródromo de Pitomnik, de vital importancia; y después de la pérdida del aeródromo de Gumrak, el 22, ya no les quedaba a las tropas sitiadas un aeródromo que fuera adecuado para un puente aéreo a gran escala. A los alemanes no les quedó más recurso que lanzar los suministros en paracaídas, un método menos eficaz que el empleado anteriormente, pues ahora cada avión sólo podía llevar la mitad del peso de munición o provisiones en cada salida. Para el Sexto Ejército era el principio del fin. Debilitados por el hambre, a veces los soldados alemanes no podían ni recoger los recipientes que se hundían demasiado en la nieve.

El 24 de enero el general Paulus envió un comunicado a Hitler: "Tropas sin munición ni comida. Ya no es posible el mando efectivo... Dieciocho mil heridos sin material de curas ni drogas... Cualquier defensa más, inútil. Derrota inevitable. El ejército solicita permiso inmediato para rendirse a fin de salvar las vidas de las tropas que quedan." La respuesta de Hitler fue inmediata: "La rendición está prohibida. El Sexto Ejército mantendrá sus posiciones hasta el último hombre y el último combate, y su heroica resistencia contribuirá inolvidablemente al establecimiento de un frente defensivo y a la salvación del mundo occidental."

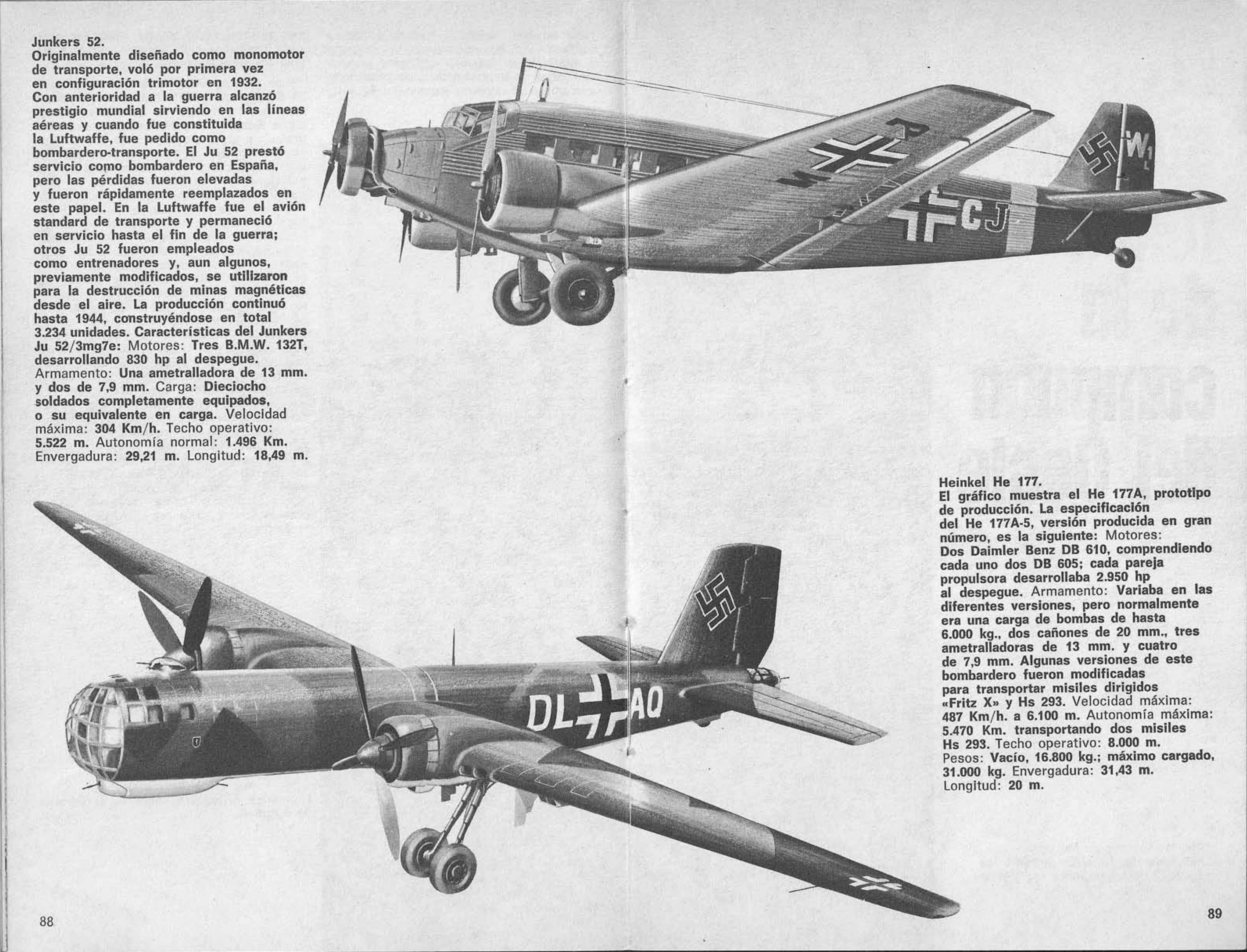
Pero los aturdidos y malrechos hombres que se morían de frío y hambre en el interior de Rusia no estaban para hacer caso de exhortaciones y arengas, ni aun cuando se trataran del mismísimo "Führer", y los 91.000 supervivientes de Stalingrado terminaron por rendirse el 2 de febrero de 1943.

El mal estudiado intento de aprovisionar al Sexto Ejército desde el aire costó a la Luftwaffe un total de 488 aviones. La mayoría de estas pérdidas fueron debidas a accidentes en las operaciones de despegue y aterrizaje en los mal equipados aeródromos rusos, y en medio de unas condiciones meteorológicas atroces, aunque en los últimos momentos del puente aéreo los cazas rusos resultaban cada vez más activos y exigían un elevado tributo.

Los efectos que se derivaron de la caída de Stalingrado iban a causar serios problemas en el seno de la Luftwaffe durante algún tiempo. Las pérdidas de aviones constituían un grave perjuicio, pero con el tiempo, éstos podían reponerse. Pero lo peor era que el programa de entrenamiento de tripulaciones que se llevaba a cabo en Alemania, había sido interrumpido cuando aviones e instructores fueron enviados a Rusia para tomar parte en el puente aéreo; las pérdidas de ambos habían sido considerables. Además, el puente aéreo había originado una gran disminución en las reservas de combustible de aviación, de elevado octanaje, esta disminución empezó a dejarse sentir a finales del verano de 1942, pero en lugar del esperado decrecimiento de las operaciones durante las lluvias de otoño para permitir que la producción pudiera ponerse a la par con el consumo, la necesidad de apoyar los ataques a Stalingrado dieron como resultado operaciones aéreas aún más intensas. Para evitar que esta disminución de combustible empeorara, los alemanes se vieron obligados a interrumpir todos los vuelos no operacionales—y una vez más fue la organización de entrenamiento la que sufrió las consecuencias. El consiguiente descenso de la calidad y la cantidad de nuevas tripulaciones había de tener graves consecuencias para la capacidad de lucha de la Luftwaffe.



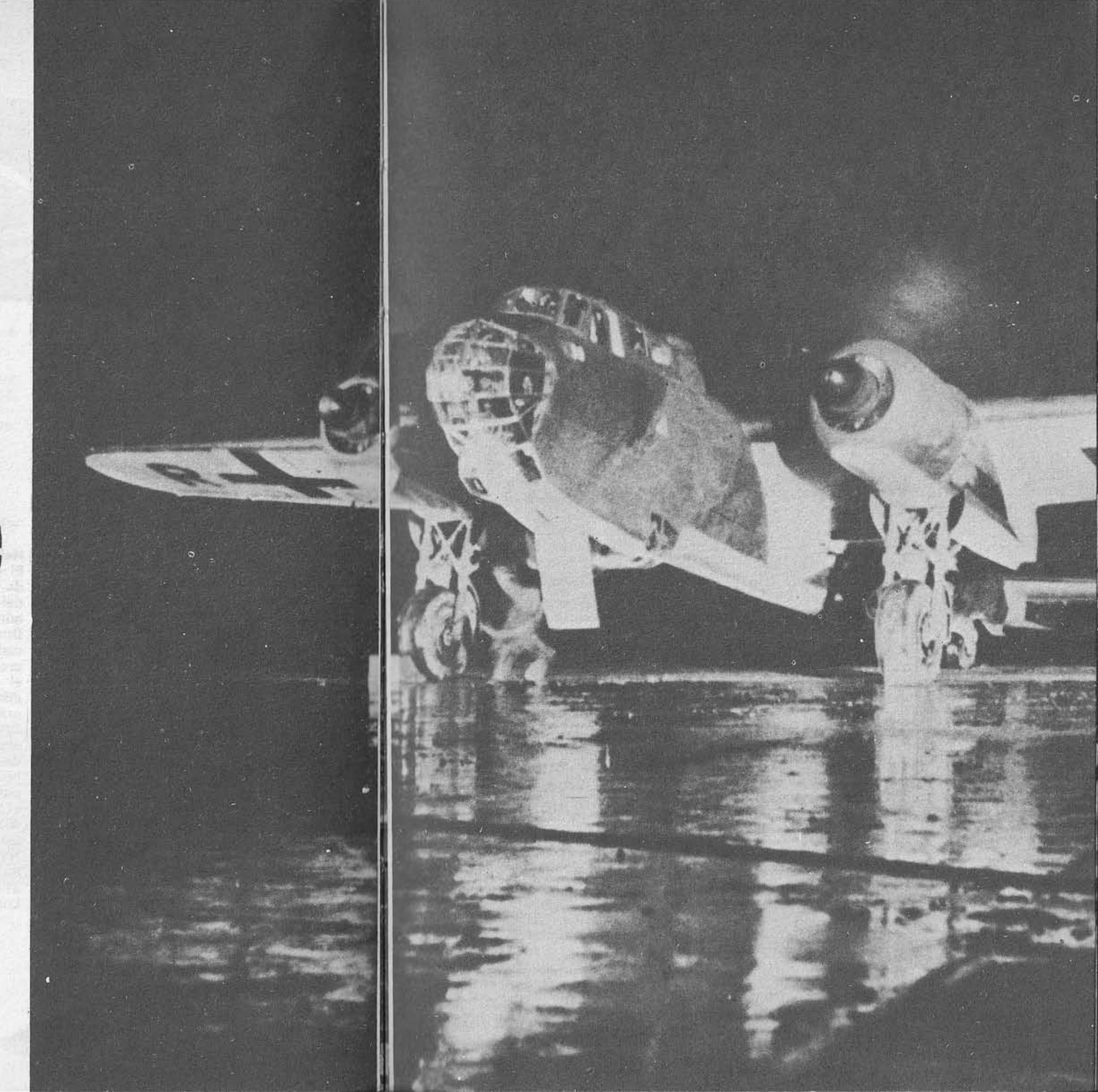
Dramática primavera sobre el aeródromo de Pitomnik.



Junkers 52.
Originalmente diseñado como monomotor de transporte, voló por primera vez en configuración trimotor en 1932. Con anterioridad a la guerra alcanzó prestigio mundial sirviendo en las líneas aéreas y cuando fue constituida la Luftwaffe, fue pedido como bombardero-transporte. El Ju 52 prestó servicio como bombardero en España, pero las pérdidas fueron elevadas y fueron rápidamente reemplazados en este papel. En la Luftwaffe fue el avión standard de transporte y permaneció en servicio hasta el fin de la guerra; otros Ju 52 fueron empleados como entrenadores y, aun algunos, previamente modificados, se utilizaron para la destrucción de minas magnéticas desde el aire. La producción continuó hasta 1944, construyéndose en total 3.234 unidades. Características del Junkers Ju 52/3mg7e: Motores: **Tres B.M.W. 132T, desarrollando 830 hp al despegue.** Armamento: **Una ametralladora de 13 mm. y dos de 7,9 mm.** Carga: **Dieciocho soldados completamente equipados, o su equivalente en carga.** Velocidad máxima: **304 Km/h.** Techo operativo: **5.522 m.** Autonomía normal: **1.496 Km.** Envergadura: **29,21 m.** Longitud: **18,49 m.**

Heinkel He 177.
El gráfico muestra el He 177A, prototipo de producción. La especificación del He 177A-5, versión producida en gran número, es la siguiente: Motores: **Dos Daimler Benz DB 610, comprendiendo cada uno dos DB 605; cada pareja propulsora desarrollaba 2.950 hp al despegue.** Armamento: **Variaba en las diferentes versiones, pero normalmente era una carga de bombas de hasta 6.000 kg., dos cañones de 20 mm., tres ametralladoras de 13 mm. y cuatro de 7,9 mm. Algunas versiones de este bombardero fueron modificadas para transportar misiles dirigidos «Fritz X» y Hs 293.** Velocidad máxima: **487 Km/h. a 6.100 m.** Autonomía máxima: **5.470 Km. transportando dos misiles Hs 293.** Techo operativo: **8.000 m.** Pesos: **Vacío, 16.800 kg.; máximo cargado, 31.000 kg.** Envergadura: **31,43 m.** Longitud: **20 m.**

El sostenimiento de la campaña del Oeste



El Do 217 fue uno de los tipos principalmente utilizados durante los ataques Baedecker sobre Inglaterra.

Con la iniciación de la campaña de Rusia en 1941, la Luftwaffe había concentrado en el Este la mayor parte de su fuerza de choque. La *Luftflotte III*, en Francia, se quedó sólo con unos 130 aparatos Ju 88, Fw 200 y Do 217, encargados de efectuar salidas de ataque a la navegación y lanzamiento de minas, que tenían por único objetivo estrangular el comercio británico. Además de éstos, había dos *Geschwader* de Messerschmitt Bf 109 para la defensa aérea.

En la misma Alemania, la responsabilidad principal de la defensa de objetivos industriales recaía inicialmente sobre las unidades de defensa antiaérea de la Luftwaffe. Antes de la guerra los alemanes habían sobreestimado la capacidad de su cañones antiaéreos, y después de una inspección efectuada a las unidades del Ruhr, Goering había dicho confiadamente el 9 de agosto de 1939: "Sobre todo, he procurado que el Ruhr, donde la gente ha de poder trabajar en paz, reciba las mayores garantías de seguridad. No le expondremos a que una sola bomba caiga sobre él." En el transcurso de la guerra esta predicción no habría de cumplirse, pues los ataques de bombardeo efectuados por ingleses y americanos se encargaron de demostrar lo contrario.

Tan pronto la Royal Air Force empezó sus bombardeos nocturnos sobre Alemania, en mayo de 1940, se hizo evidente que los cañones antiaéreos solos no serían suficientes para contrarrestar la amenaza. El resultado fue que en julio de 1940, el *Oberst*, poco tiempo después *Generalmajor* Josepf Kammhuber recibía órdenes de Goering de constituir una fuerza de caza nocturna encargada de combatir a los incursionistas británicos.

A finales de 1940, la fuerza Kammhuber comprendía 165 aviones, constituida en su mayor parte por Messerschmitt Bf 110. En esta época la táctica alemana de interceptación nocturna dependía de los reflectores encargados de iluminar a los bombarderos, a los que los pilotos de caza nocturna atacaban visualmente.

Este sistema era conocido con el nombre de *Helle Nachtjagd* (Caza Nocturna Iluminada), y, empleándole, los pilotos alemanes consiguieron algunas victorias. Pero la gran desventaja del método era que todos los reflectores estaban situados cerca de las ciudades y esto significaba que los cazas alemanes no podían interceptar al enemigo antes de que éste se encontrase sobre el objetivo. Además, siempre existía el riesgo de que, por error, los artilleros abrieran fuego contra los cazas. Para superar estas dificultades, Kammhuber situó sus reflectores lejos de las ciudades alemanas y, por tanto, separados de los cañones, en un cinturón que discurría paralelo a la costa, desde Schleswig-Holstein, al Norte de Alemania, hasta Lieja, en Bélgica. Los bombarderos habían de ser interceptados al cruzar esta línea en su camino hacia los objetivos.

El sistema lineal de defensas empleando reflectores resultaba bastante bien en noches claras, pero era suficiente que el cielo estuviera medio nublado para que a los pilotos de caza nocturna les resultara muy difícil la interceptación. Para hacer frente a este problema los alemanes introdujeron dos tipos de radar, el *Freya*, aparato de aviso anticipado de gran alcance, y el *Wurzburg*, aparato de precisión de corto alcance, para ayudar a los controles de tierra a pasar información eficaz acerca de los bombarderos a las tripulaciones de caza. Las estaciones terrestres de radar fueron distribuidas a intervalos de unos 32 kilómetros inmediatamente delante del cinturón de reflectores, y Kammhuber indicó a sus tripulaciones que primeramente intentaran una interceptación controlada por radar y después, si ésta fallaba, podían seguir a los bombarderos hasta la zona de reflectores y atacarles allí. El método de interceptación controlada de cerca por radar recibió el nombre cifrado de *Himmelbett*.

La fuerza de caza nocturna alemana fue aumentando constantemente durante 1941, y al finalizar este año comprendía unos 300 aviones. Ahora, al disponer de mayor equipo, la cadena de estaciones terrestres de radar se reforzó considerablemente; tomaba la forma de una gigantesca hoz: el "mango" abarcaba toda Dinamarca de Norte a Sur, y la hoja iba desde el Norte de Alemania hasta la frontera suiza, pasando por Holanda, Bélgica y parte oriental de Francia.

Hasta principios de 1942, el Mando de Bombardeo de la RAF había estado ocupado principalmente en su propia expansión y reequipamiento, y sus ataques habían sido para los alemanes, más que una amenaza, una incomodidad. Todo esto cesó de pronto en la noche del 28 de marzo de 1942, cuando una fuerza de 234 bombarderos arrasó casi la totalidad de la ciudad de Lü-



El Focke Wulf «Kondor», que operaba desde la base francesa de Bordeaux-Merignac.

beck, en un ataque extremadamente concentrado.

La incursión de Lübeck provocó gran indignación en Alemania, y Hitler ordenó a la Luftwaffe que se tomaran represalias. El 14 de abril se comunicaba a las unidades de la *Luftflotte III* lo siguiente: "El Führer ha ordenado que hay que dar un carácter más agresivo a la guerra aérea contra Inglaterra. Por consiguiente, cuando se seleccionen los objetivos han de tener preferencia aquéllos donde los ataques puedan causar el mayor daño posible a la vida civil. Además de puertos e industria en general, hay que efectuar ataques de represalia contra otras ciudades; no sólo contra Londres. Han de reducirse las operaciones de lanzamiento de minas en favor de estas incursiones."

El primero de los ataques alemanes en esta nueva serie tuvo lugar en la noche del 23 de abril, cuando 45 bombarderos, en su mayoría Do 217 del KG 2, operaron contra Exeter. Este primer ataque fue un fracaso, pero un segundo, efectuado la noche siguiente sobre el mismo objetivo, con 60 aviones, causó serios daños. El objetivo de la tercera y cuarta noches fue Bath, que también recibió un duro castigo en "raids" que totalizaban las 250 incursiones alemanas de bombardeo.

Pero, mientras los alemanes dejaban caer su carga sobre Bath, los bombarderos de la Royal Air Force iban reduciendo a ruinas sistemáticamente la ciudad alemana de Rostock, en una serie de salidas efectuadas cuatro noches distintas. Cuando Hitler se enteró de lo que había ocurrido, montó en cólera. El 26 de abril lanzó un apasionado discurso en el que gritaba que él mismo cogería un ejemplar de la guía de Baedecker y tacharía las ciudades inglesas una por una según iban siendo destruidas; como resultado de este discurso, todos los ataques pasaron a ser conocidos en Inglaterra como los "Raids de Baedecker".

Después de los ataques a Bath vinieron otros sobre Norwich y York. Después de un descanso de dos días, la Luftwaffe regresó a Exeter de nuevo el día 3 de mayo. Durante este ataque la puntería alemana fue muy certera y sus bombas causaron grandísimos daños. Grandes fuegos se extendieron rápidamente entre los edificios medievales, de los cuales la madera era el principal elemento de construcción y, sin poder ser reducidos por la estrechez de las calles, siguieron ardiendo descontrolados hasta que gran parte de la ciudad quedó arrasada. Durante el resto de aquel mismo mes de mayo la Luftwaffe concentró su actividad sobre ciudades menos defendidas, y así, bombardeó Cowes, Hull, Poole y Grimsby, para terminar, el último día del mes, en la ciudad de Canterbury. Las defensas inglesas en 1942 eran considerablemente más fuertes que lo habían sido el año anterior, y se cobraron un alto precio, como resultado del cual no tardó en extinguirse la fiebre inicial de los "Raids de Baedecker". El espasmo final—tres ataques a Birmingham y uno a Hull a finales de julio—costó a la Luftwaffe 27 bombarderos a cambio del poco daño causado. El lector puede hacerse una idea de los efectos de estas pérdidas partiendo del hecho de que el KG2, una unidad de Do 217 que había sido destinada a efectuar ataques sobre Inglaterra a lo largo de los nueve primeros meses del año 1942, había perdido aviones y tripulaciones iguales a su propia fuerza cada período de tres meses. Con las demandas constantes del frente ruso estas pérdidas no podían ser enjugadas, y después de empezar 1942 con 82 tripulaciones sólo le quedaban 23 en septiembre. Mientras que la *Luftflotte III* había sido incapaz de mantener el ritmo de sus ataques sobre Inglaterra, el Mando de Bombardeo de la RAF había ido incrementándose. El 30 de mayo, una fuerza de más de 1.000 bombarderos habían atacado Colonia, causando grandes incendios y los subsiguientes daños. Para contrarrestar la efectividad, cada vez mayor, de la línea de defensas de Kammhuber, los bombarderos británicos empezaron ahora a acercarse a sus objetivos en compactas oleadas a fin de saturar las defensas mientras cruzaban la línea. A lo largo de todo el verano e invierno de 1942 los ataques británicos aumentaron en densidad, pues cada vez era mayor el número de nuevos bombarderos cuatrimotores que entraban en servicio, y Hermann Goering se vio obligado a modificar su predicción de 1939 acerca de la seguridad de las ciudades alemanas; el 4 de octubre de 1942 decía: "Hago todo lo humanamente posible por evitar los ataques aéreos y facilitar la situación."

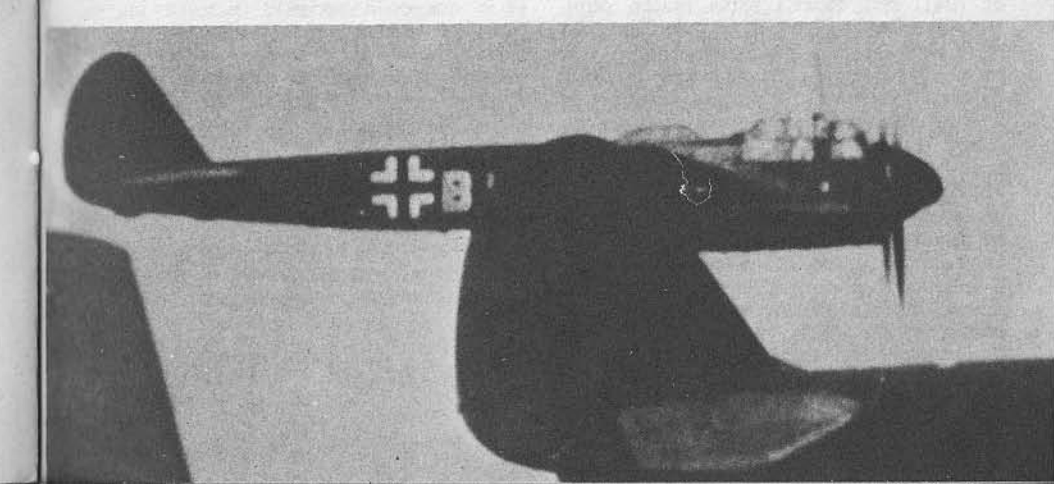
Un suceso todavía menos tranquilizador para los alemanes fue la iniciación, en agosto de 1942, de la ofensiva de bombardeo diurno a cargo de la USAAF. La amenaza se fue fraguando gradualmente, pues al principio los B-17 no iban más allá de los objetivos situados en Francia, Holanda y Bélgica, y por consiguiente los pilotos de caza alemanes tuvieron tiempo de acostumbrarse a sus nuevos adversarios. Inicialmente recibieron a los super-armados B-17 con cierto temor y rehuían acercase mucho a ellos en sus ataques, pero pronto pudieron constatar que las armas de los bombarderos no eran tan efectivas como habían temido, y los pilotos de caza recuperaron su antigua agresividad. Al mismo tiempo, el *Major* Egon Meyer, comandante del *Jagdgeschwader 2*, equipado con los Bf 109 y los modernos Focke œulf 190, desarrolló un método de ataques a los B-17 que consistía en acercárseles por el frente, donde su armamento y blindaje eran más débiles; utilizando este método, la unidad logró varias victorias.

A finales de 1942 las defensas del territorio alemán comprendían casi 400 cazas nocturnos y aproximadamente 200 cazas diurnos; la defensa antiaérea estaba compuesta por 600 baterías pesadas (cañones de 88, 108 y 128 mm.), 300 baterías ligeras (cañones de 20 y 35 mm.), 200 baterías de reflectores y 40 globos de barrera. Estas defensas habían sido objeto de respeto por parte de los ingleses y bastado para evitar que los americanos penetraran más profundamente en el territorio alemán a la luz del día. Pero las fuerzas atacantes iban ganando poderío y experiencia cada mes que pasaba, y no había duda de que 1943 sería testigo de grandes batallas aéreas sostenidas sobre la misma Alemania.

A raíz de la derrota sufrida en Stalingrado, el Alto Mando de la Luftwaffe había introducido un cambio notable en sus apreciaciones del futuro. Ahora estaba fuera de toda duda que no existiría jamás una rápida victoria en Rusia, donde estaba concentrada la mayor parte de su fuerza. Se estaba haciendo igualmente evidente que la Luftwaffe estaba mal preparada para soportar una guerra larga. Desde el principio, la fuerza había sido diseñada para campañas de corta duración, que eran las que habían caracterizado los tres primeros años de guerra. Entonces, los alemanes se habían arriesgado a tener elevadas pérdidas por conseguir una rápida victoria, y con tal que estas victorias se materializaran en corto tiempo, poco importaba que hubiera que sustraer aviones e instructores de las escuelas de entrenamiento avanzado para reforzar las escuadrillas de transporte aéreo, si la guerra iba a terminar antes de que se necesitaran realmente nuevas tripulaciones. El resultado de todo esto fue que al principio de 1943 la Luftwaffe se enfrentaba a un crítico problema de falta de pilotos entrenados.

Unida a la crisis por la que pasaban los programas de entrenamiento de pilotos estaba la falta de modernos modelos de combate. Casi en todos los casos, los tipos empleados a principios de 1943 no eran sino simples desarrollos de máquinas que ya estaban en servicio al estallar la guerra. La única excepción era el caza Focke Wulf 190. Como ya hemos visto, los dos tipos más importantes que iban a reemplazarles—el bombardero pesado Heinkel 177 y el caza-bombardero de gran radio de acción Messerschmitt 210—habían pasado por una serie tal de dificultades que determinó que a estas alturas no estuvieran listos para entrar en servicio. Debido a esto, la Luftwaffe tuvo que ordenar a la industria aeronáutica que volviera a concentrar sus esfuerzos en la producción de los anticuados Bf 109, Bf 110, Ju 87, Ju 88 y He 111; las últimas versiones del Bf 109 y Ju 88 eran todavía aviones de combate de primera clase, pero

Uno de los aviones de la fuerza de caza nocturna alemana que mayor tributo cobraron de los bombarderos incursores de la RAF, el Ju 88C del NJG2.





El nuevo caza Focke Wulf 190, introducido por primera vez a mediados de 1941 sobre la costa del Canal.

no se puede decir lo mismo de los Bf 110, Ju 87 y He 111, que ya habían llegado al final de sus posibilidades.

No era sólo en calidad en lo que los alemanes empezaban a quedarse rezagados con respecto a sus enemigos, sino también en cantidad; con una gran parte de los inmensos recursos industriales de los Estados Unidos dedicada a la fabricación de aviones de combate, era evidente que, a menos que se aumentara drásticamente la producción de aviones alemanes, la Luftwaffe iba a ser hundida. El *Generalfeldmarschall* Milch había tomado grandes medidas para mejorar el suministro de nuevo material desde que asumió la responsabilidad de su cargo a raíz del suicidio de Udet en noviembre de 1941, pero todavía había mucho camino por recorrer. Una de las medidas que tomó para elevar la producción fue un programa que consistía en aumentar la mano de obra llevando a Alemania expertos en trabajos de aeronáutica procedentes de los países ocupados. Para animar al reclutamiento se les ofrecieron unos alicientes especiales en forma de buena paga y raciones extra. Esto atrajo a los extranjeros, pero no fue suficiente para retenerles una vez hubieron empezado los grandes ataques de bombardeo británicos. Este problema fue aireado durante una de las conferencias de producción de Milch, cuando tuvo lugar el siguiente diálogo entre él, Lucht y Kokotacky, de la compañía Messerschmitt:

"Lucht: Ultimamente se ha presentado un nuevo problema. De los franceses a quienes hemos dado permiso, sólo la mitad ha regresado.

Milch: De los trabajadores orientales, el ochenta por ciento no regresa. Yo no les daría permiso en absoluto.

Kokotacky: Ya hemos cancelado todos los permisos.

Milch: Tendrán que proporcionarles ustedes algo más para divertirse, de forma que no quieran marcharse...

Lucht: Una vez más, han sido nuestros especialistas de primera quienes no han regresado.

Milch: Yo no hubiera dejado escapárseme de las manos a los especialistas.

Lucht: Pero están casados, y ésas son nuestras órdenes.

Milch: Pues tendrán algo más. Tendrán que montar allí un burdel adecuado. Eso es lo que están haciendo en todos los sitios... A aquel que más trabaje se le proporcionará chica; lo único que tienen que hacer es consultar a los servicios de seguridad y decirles: "Resérvennos una". No importa si cuesta algo. Eso no es tan malo.

Lahs: Hay una agencia especial que se dedica a eso, llamada *Heimstätten GmbH*. Se encargan de esas cosas.

Milch: Lahs. ¿Querría usted encargarse de eso por nosotros? Tengo la impresión de que usted, con su conocimiento de mundo sabe más de estas cosas que yo.

Lahs: Yo sólo quiero decir que el coronel Frey hace eso.

Milch: Eso es muy inteligente. No se puede permitir que la gente ande suelta por los bosques alemanes. Hay que poner un poco de orden en todo esto."

En los primeros meses de 1943 se presentaron los esperados indicios de que ese año conocería un recrudecimiento de la guerra aérea sobre Alemania. El 27 de enero la Octava Fuerza Aérea americana inició una nueva fase en la ofensiva aliada de bombardeo cuando 55 "Fortalezas Volantes" B-17 atacaron Wilhelmshaven a la luz del día. Tres días más tarde, para mortificación de Goering, los Mosquito ingleses atacaban Berlín, también en pleno día.

Entre el 27 de enero y mediados de julio de 1943, la Octava Fuerza Aérea efectuó cuarenta misiones de bombardeo, de las que veintisiete fueron dirigidas contra bases de submarinos y depósitos de abastecimiento, siendo las zonas industriales y aeródromos el resto de sus objetivos. En su mayor parte, estos ataques tuvieron lugar sobre objetivos situados en la Europa ocupada, más que en la misma Alemania, y la magnitud de los mismos era realmente modesta—sólo al finalizar el período se generalizó el uso de más de cien bombarderos en cada misión. Sin embargo, para la Luftwaffe estaba claro que los americanos iban ampliando continuamente la capacidad de su arma de bombardeo estratégico, y cabía esperar en un futuro muy próximo ataques de mucha mayor envergadura sobre Alemania.

Mientras tanto, la efectividad de los ataques nocturnos británicos había aumentado considerablemente con la incorporación de los aparatos de radar "Oboe" y "H2S" de gran precisión. Las ciudades de Essen, Düsseldorf, Bochum, Dortmund, Krefeld, Wuppertal, Wilhelmshaven, Duisburg y Kiel sufrieron grandes daños en una serie de incursiones dirigidas por este sistema.

Para hacer frente a estas nuevas amenazas, los alemanes aumentaron sus defensas aéreas. Entre primeros de año y finales de julio de 1943, la fuerza de cazas monomotores del Oeste pasó de 635 aviones a unos 800. En el mismo período la caza nocturna aumentó de 414 aviones a más de 600.

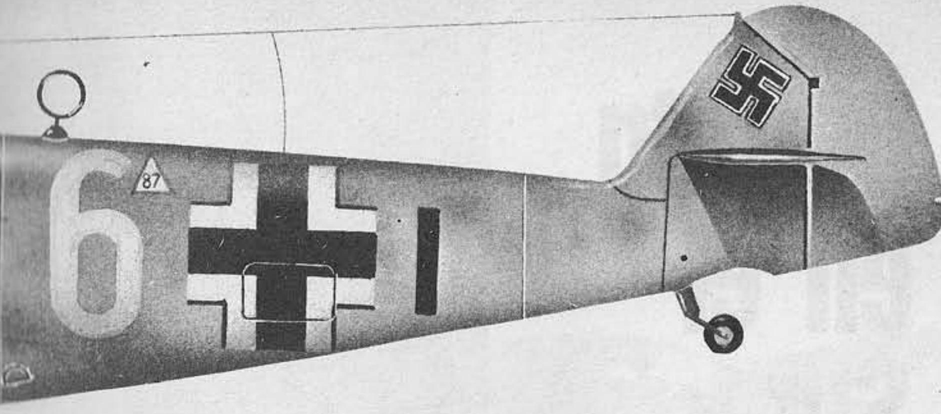
Desde el mes de marzo la Luftwaffe había empleado los cazas nocturnos en cantidades cada vez mayores contra las incursiones americanas de bombardeo diurno. Aunque las tripulaciones de los caza nocturnos—acostumbrados como estaban a luchar de cerca en la oscuridad—invariablemente sufrían más pérdidas que sus oponentes monomotores, tenían la ventaja de un mayor radio de acción, pudiendo perseguir así a las formaciones de bombarderos sobre todo el territorio alemán.

Inicialmente los pilotos de los Messerschmitt 109G y Focke Wulf 190A habían tenido grandes dificultades en concentrar su fuego sobre los bien armados B-17 y B-24 el tiempo suficiente para derribarlos. Ahora los Me 109 habían aumentado su armamento de un cañón de 20 mm. y dos ametralladoras de 7,9 mm. a tres cañones de 20 mm. y dos ametralladoras de 13 mm., y los Focke Wulf 190 de dos cañones de 20 milímetros y dos ametralladoras de 7,9 mm. a cuatro cañones de 20 mm. y dos ametralladoras de 13 mm. Durante el verano de 1943, muchos de los cazas monomotores y bimotores alemanes fueron modificados para montar respectivamente dos o cuatro tubos de lanzamiento de 21 cohetes Wgr de 210 mm. bajo las alas, misiles no dirigidos que podían ser disparados desde fuera del alcance del fuego defensivo de los bombarderos americanos.

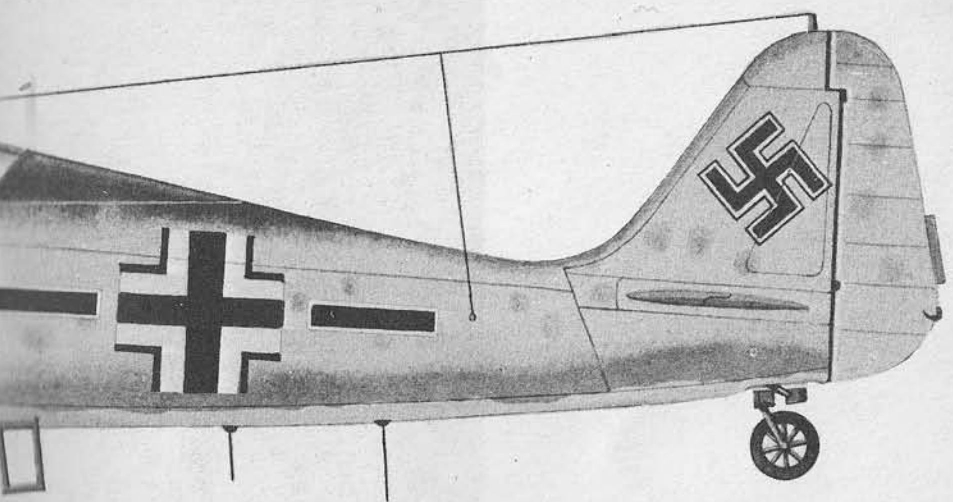
También la artillería antiaérea había aumentado durante este mismo período. La potencia de cada una de las baterías fue incrementada de cuatro a seis y, posteriormente, ocho cañones; al mismo tiempo, iban entrando en servicio contingentes cada vez mayores de los modernos y más potentes cañones de 105 y 128 mm. para suplementar a los de 88 mm.

De esta forma las defensas aéreas alemanas estaban preparadas para la gran batalla. Si había de existir una repetición de la Batalla de Inglaterra sobre Alemania, con formaciones masivas de bombarderos abriéndose camino a través de las defensas alemanas a la luz del día, entonces la Luftwaffe estaba preparada. En lo que concierne a los ataques nocturnos de los ingleses, las defensas estaban derribando un buen número de aviones atacantes—durante el mes de junio de 1943 habían sido 275 los aparatos derribados. La red de estaciones de radar en tierra *Himmelbett* seguía extendiéndose, y esto, unido al constante aumento de la caza nocturna, hacía renacer la esperanza de que las pérdidas de la Royal Air Force se elevarían considerablemente en los meses siguientes.

Evidentemente, el apogeo de la guerra aérea sobre Alemania no podía tardar mucho en presentarse. Pero primero veamos qué había ocurrido en el Sur.

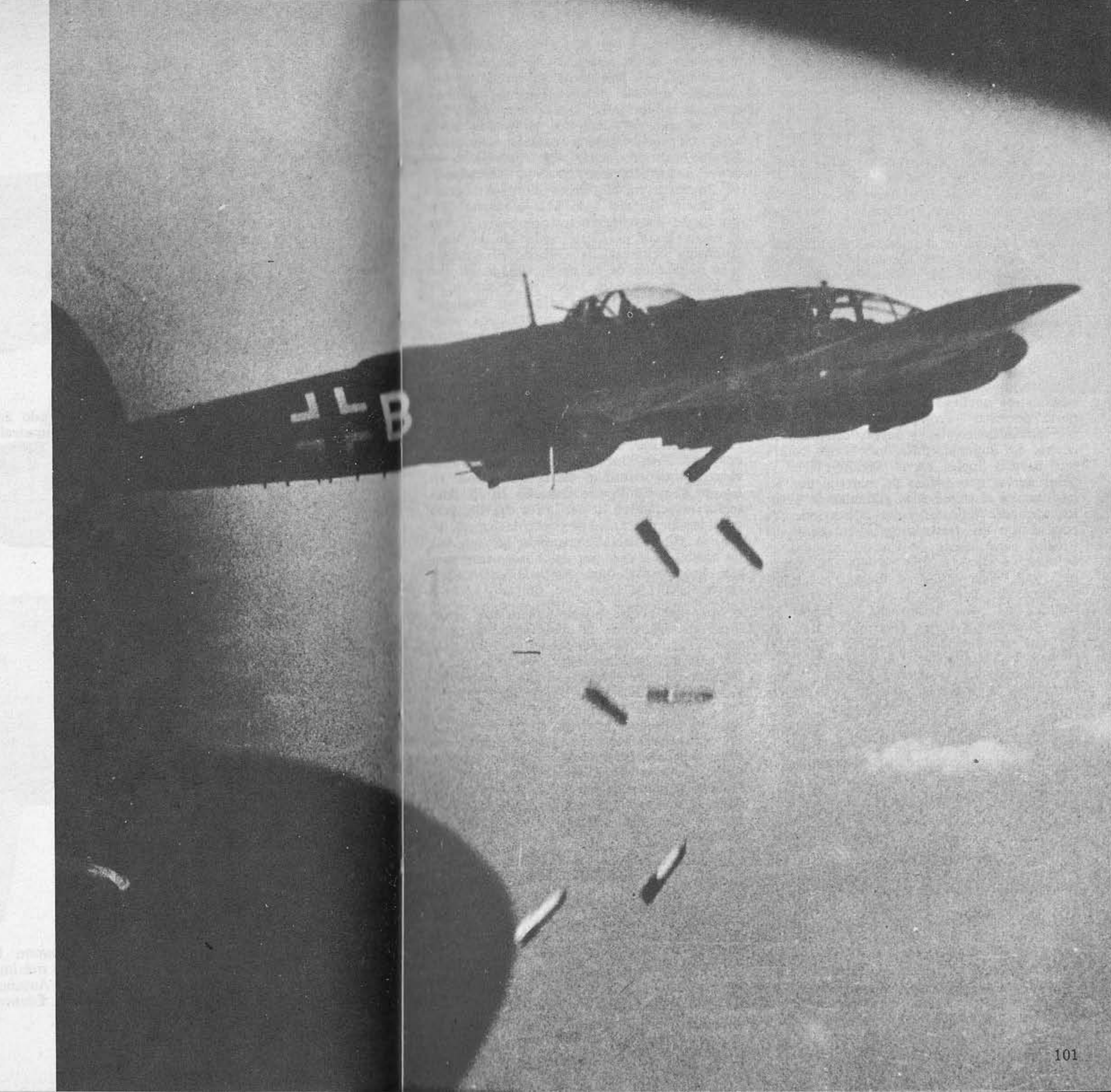


Messerschmitt Bf 109G-10.
Motor: **Daimler Benz DB 605D, desarrollando 2.000 hp al despegue.**
Armamento: **Un cañón de 30 mm. y dos ametralladoras de 13 mm.**
Velocidad máxima: **690 Km/h. a 7.315 m.** Tiempo de subida: **Seis minutos a 6.100 m.**
Techo: **12.200 m.** Autonomía: **563 Km.** Envergadura: **10 m.** Longitud: **9 m.**



Focke Wulf 190A-5.
Motor: **B. M. W. 801D-2 de 1.700 hp.** Armamento: **Dos cañones de 20 mm. y dos ametralladoras de 7,9 mm.** Velocidad máxima: **656 Km/h. a 6.279 m.** Velocidad ascensional: **716 m/min.** Techo: **11.340 m.** Autonomía: **805 Km.**
Pesos: **Vacío, 3.175 kg.; cargado, 4.890 kg.** Envergadura: **10 m.** Longitud: **9 m.**

Derrota en el Sur



Mientras la Luftwaffe hacía los preparativos de defensa del territorio alemán contra las incursiones de los bombarderos aliados, las cosas habían cambiado bastante para ella en el Sur.

Como ya hemos visto, los alemanes habían abandonado momentáneamente su presión sobre Malta a finales de la primavera de 1941, al tiempo que se preparaban para el ataque a Rusia. Durante este período de calma, la isla pudo reforzar su potencial como base de destructores, submarinos y de aviones encargados de atacar las rutas marítimas del Eje con rumbo al Norte de Africa. En otoño, las pérdidas infligidas habían alcanzado serias proporciones: en septiembre, casi el cuarenta por ciento del material alemán e italiano enviado a través del Mediterráneo se perdió en ruta; durante todo el mes siguiente esta cifra se elevó a más del sesenta por ciento, y en noviembre, casi el noventa por ciento de los suministros no llegó a su destino; la mayor parte de estas pérdidas fueron originadas por unidades navales y aéreas con base en Malta. Se imponía, pues, hacer algo contra este bastión inglés en el Mediterráneo. A pesar de las necesidades de material por las que pasaba el frente ruso a finales de 1941, los alemanes retiraron unos 200 aviones de combate y los trasladaron a las bases de Sicilia, para atacar Malta. El número de aviones se elevó a más de 400 en marzo de 1942. Esta poderosa fuerza de ataque no tardó en dejar sentir su presencia sobre Malta. Las cosas alcanzaron su punto álgido durante los meses de abril y mayo, en los que se efectuaron un total de 11.000 salidas de ataque sobre la isla. Las bases navales británicas sufrieron grandes desperfectos, y la mayoría de los destructores supervivientes, así como los aviones encargados de atacar las rutas de aprovisionamiento, tuvieron que ser retirados.

Mientras tanto, todos los intentos que los ingleses hacían por llevar suminisros a la isla situada eran abortados por la Luftwaffe. En marzo de 1942 la Royal Navy se vio obligada a emplear un barco antiaéreo, cuatro cruceros, y 18 destructores para dar escolta a un convoy de cuatro mercantes con rumbo a Malta. A pesar de esta poderosa cobertura, la Luftwaffe hundió uno, forzó a otro a encallar, ya en Malta, seriamente dañado, con el resultado de que sólo se pudo descargar una pequeña proporción de su carga de combustible, y obtuvo varios impactos sobre los otros dos mientras eran descargados en el puerto de La Valetta. Sólo una quinta parte de las 26.000 toneladas de suministros enviados pudo ser salvada.

Por entonces, en el Norte de Africa, la Luftwaffe había reforzado su fuerza en la primavera de 1942 hasta un total de 260 aviones, además del contingente italiano constituido por 340. Esta fuerza combinada era más del doble de la que la RAF tenía en aquel área, y además, los cazas Bf 109F recientemente recibidos eran superiores a los Hurricane y P-40 Tomahawk. El 26 de mayo, el Afrika Korps del general Erwin Rommel pasó a la ofensiva. Con un fuerte apoyo aéreo avanzó hacia el Sur y luego hacia el Oeste rodeando la línea defensiva británica de Gazala. El extremo más meridional de la línea, situado en Bir Hakeim, se convirtió ahora en el centro de gravedad de la batalla. Con un total de 1.400 salidas efectuadas contra esta posición, defendida con gran tesón por hombres de la Brigada de Franceses Libres, la Luftwaffe contribuyó en gran parte a su rendición el 11 de junio. Una vez pasada la línea de Gazala, Rommel siguió avanzando, y una vez más con la ayuda de un potente apoyo aéreo, los alemanes pudieron capturar la fortaleza británica de Tobruk el 20 de junio. Pero durante el resto del avance alemán, que continuó hasta adentrarse en Egipto y que sólo fue detenido en El Alamein, la actividad de la Luftwaffe decreció considerablemente; en sus intensas operaciones de vuelo había consumido las reservas de combustible que tan cuidadosamente fueran acumuladas durante los meses anteriores.

Muy debilitadas ahora las fuerzas británicas encargadas de la defensa de Malta, y más lejos que nunca de poder recibir ayuda del exterior, los alemanes e italianos consideraron muy seriamente la idea de una invasión aérea de la isla: Operación "Hércules". Sin embargo, el miedo a que se repitiera lo que había ocurrido en Creta—donde las unidades aerotransportadas alemanas habían sufrido pérdidas muy considerables—, unido al éxito de la ofensiva de verano de Rommel, que prometía hacer superflua tal operación, determinaron finalmente que Hitler no diera la orden de su puesta en marcha.

A finales de mayo de 1942 la situación general en el área parecía estar controlada por los alemanes, y la mayor parte de los bombarderos de gran radio de acción fue devuelta a Rusia para apoyar la ofensiva de verano de aquel frente. No obstante esto, la Luftwaffe era todavía lo suficientemente fuerte para reaccionar vigorosamente ante cualquier intento de abastecimiento a Malta. El esfuerzo siguiente, efectuado en junio, consistió en dos convoyes distintos con destino a la isla: uno partiendo de Egipto y otro de Gibraltar. El convoy oriental fue obligado a regresar a su punto de partida por la Marina italiana, mientras que el occidental, que comprendía seis mercantes escoltados por un acorazado, dos portaviones, un barco antiaéreo, tres cruceros y diecisiete destructores, fue severamente machacado por los aviones alemanes e italianos; sólo dos de los seis mercantes llegaron a Malta.

Todavía un tercer convoy partió con destino a la isla en agosto de 1942, esta vez formado por catorce mercantes escoltados por tres portaviones, dos acorazados, un barco antiaéreo, seis cruceros y veinticuatro destructores. En este momento los alemanes contaban con unos 220 aviones en Sicilia, amén de los 300 que tenían los italianos, y 130 más en Cerdeña.

El convoy fue avistado por primera vez en la tarde del 10 de agosto, y para la acción, que no iba a tardar en desarrollarse, los alemanes reforzaron su ya fuerte potencial con unos cuarenta aviones de bombardeo. Al día siguiente la fuerza británica tuvo una importante pérdida cuando el portaviones *HMS* Eagle fue torpedeado y hundido por su submarino que consiguió burlar la barrera de destructores. Sin embargo, un ataque efectuado por la Luftwaffe esa misma tarde con unos treinta aparatos fue rápidamente abortado, sin conseguir causar ningún daño de consideración, al igual que lo fuera otro realizado a la mañana siguiente con una fuerza de veinte aviones. Al mediodía del día 12 regresaron los alemanes e italianos, esta vez en número mucho más nutrido, atacando con unos setenta aviones torpederos y de bombardeo en picado. El portaviones *HMS Victorious* estuvo muy cerca de sufrir graves consecuencias, pero afortunadamente, la pesada bomba que le alcanzó hizo explosión sobre el blindaje de la cubierta de vuelo y fue poco el daño recibido. La única pérdida fue la de uno de los mercantes, que fue seriamente castigado y obligado a abandonar el convoy, siendo hundido posteriormente. A las 18,30 de aquella tarde regresaron los atacantes una vez más al escenario del convoy, y ahora con casi un centenar de aviones. Durante esta acción el portaviones *HMS Indomitable*—uno de los objetivos principales—recibió tres impactos de bombas pesadas que pusieron fuera de servicio su cubierta de vuelos. Ahora sólo quedaba un portaviones que pudiera dar entrada y salida a los aviones embarcados.

Un nuevo ataque aéreo efectuado a la caída de la tarde, y a cargo de veinte aviones, representó un balance de dos mercantes hundidos y un tercero seriamente tocado.

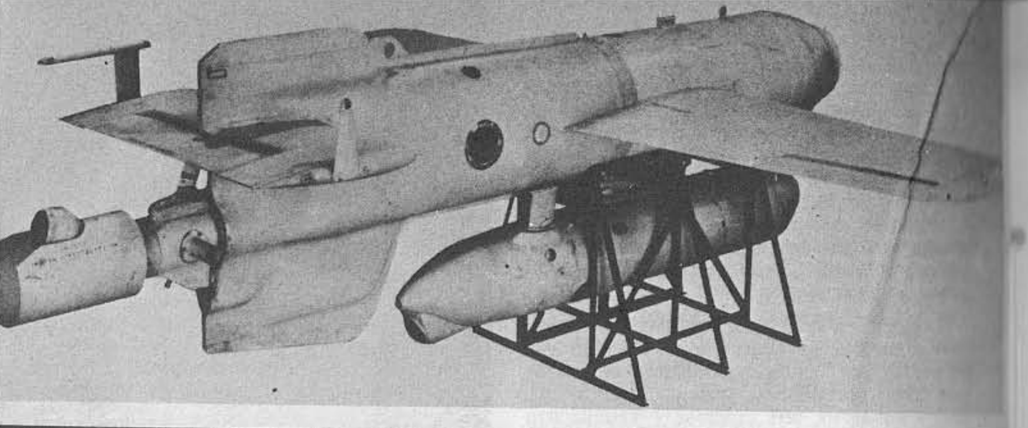


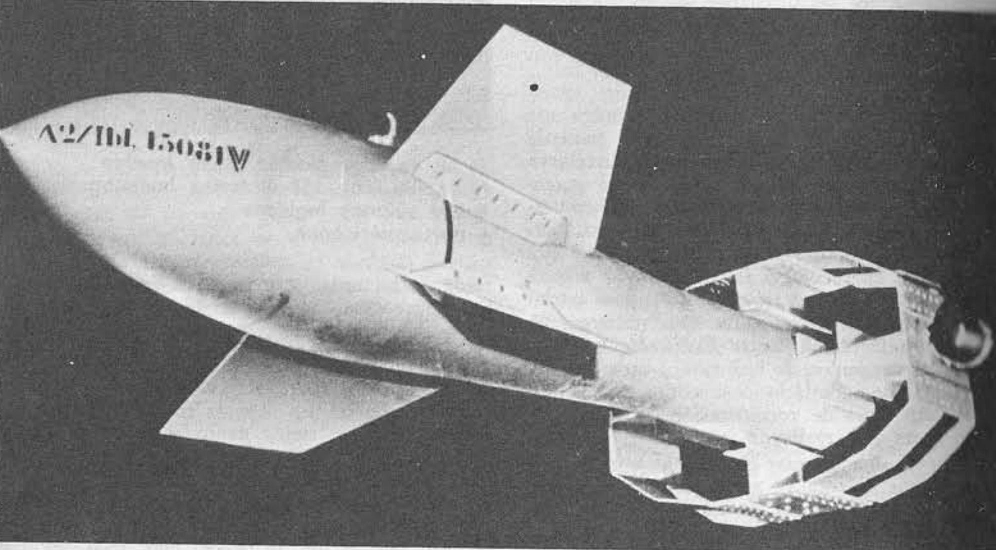
El as de caza alemán Hans Joachin Marseille, con 158 victorias homologadas sobre aviones ingleses y norteamericanos.

Todavía en la oscuridad de la mañana del día 13 los hidroaviones torpederos italianos realizaron dos ataques con gran éxito, que significaron serios daños para un crucero, la pérdida de cuatro mercantes y un quinto mercante gravemente dañado. Cuando rompió el alba del 13 de agosto, el convoy se encontraba ya dentro del alcance de los aviones de la RAF con base en Malta, pero a pesar de esto, se lanzaron tres ataques más contra él, el mayor de ellos con veinte bombarderos. El resultado de estos últimos ataques fue: tres mercantes hundidos y un cuarto con grandes daños.

De esta forma, sólo cinco de los catorce mercantes que en principio zarparon con rumbo a Malta llegaron a la isla, y dos de ellos en situación bastante dramática. Pero las 32.000 toneladas de carga traídas por estos cinco iban a proporcionar sustento suficiente para que la isla siguiera resistiendo hasta que la situación en el Norte de Africa hubiera mejorado considerablemente a favor de los aliados.

Mientras los ingleses se esforzaban valientemente por aprovisionar la isla de Malta, los alemanes e italianos tenían sus propios problemas de suministros. Al ser cada vez mayor el número de bombarderos in-







Ingenios dirigidos alemanes.
Arriba: **Bomba planeadora Henschel 293, propulsada por cohetes, que transportaba una cabeza explosiva de 500 kg. y era dirigida por radio hacia su objetivo visualmente por radio.** Abajo: **La bomba dirigida «Fritz X» pesaba 1.500 kg., y era controlada por el mismo sistema que la Hs 293.** Izquierda: **El comandante Bernhard Jope, que dirigió el ataque a los navíos de guerra italianos con bombas «Fritz X».**

gleses y americanos de gran radio de acción llegados a Egipto, las pérdidas entre las unidades navales del Eje en el Mediterráneo fueron en aumento. Además, los ataques masivos de bombardeo a los puertos de acceso a Bengasi y Tobruk originaron pérdidas aún más considerables. Durante el verano de 1942 se hizo total el bloqueo aliado en el Norte de Africa, y los alemanes tuvieron que recurrir desesperadamente al montaje de un puente aéreo para el suministro de combustible. De esta forma, el poderío de la Luftwaffe en ese área decreció rápidamente, en un momento en que la RAF en Egipto estaba recibiendo refuerzos en gran escala.

Cuando los ingleses lanzaron su propia ofensiva sobre El Alamein el 23 de octubre de 1942, la RAF era muy superior. A la Luftwaffe habría de vérsela sólo como un rastro interminable de chatarra de aviones abandonados por el Afrika Korps en los aeródromos, en su retirada progresiva hacia el Oeste. Rommel retiró sus fuerzas de forma magistral, y la gran retirada nunca llegó a convertirse en espantada, pero cuando ésta terminó, a principios de 1943, las tropas alemanas e italianas habían sido arrojadas de Egipto y Libia, y luchaban ferozmente por conservar un pequeño baluarte en Túnez. La gran velocidad del avance inglés partiendo de Egipto, unida a los desembarcos anglo-americanos efectuados simultáneamente en Argelia y Marruecos, colocaron a los alemanes en una posición muy difícil. A menos que pronto se hiciera algo por eevitarlo, ellos y los italianos serían arrojados al mar. Ahora, cuando ya se había perdido casi todo, Hitler decretó que se enviaran al teatro de operaciones del Mediterráneo los refuerzos que durante tanto tiempo se habían estado solicitando—y esto, a pesar de la necesidad vital de enviar unidades de combate a Rusia para estabilizar el frente que siguió al cerco del Sexto Ejército en Stalingrado. Las unidades de la Luftwaffe en el Norte de Africa, ahora formadas bajo un solo mando operacional, el *Fliegerkorps Tunis,* repentinamente volvieron a la vida. Entre los refuerzos recibidos cabe destacar dos unidades con cazas Focke Wulf 190 que habían sido retiradas de la costa del Canal de la Mancha. Consiguientemente, los alemanes pudieron recobrar temporalmente su superioridad aérea sobre las fuerzas americanas e inglesas del Norte de Africa. Aparte de contar con los cazas más modernos de la época, la Luftwaffe operaba desde bases bien preparadas, y sus líneas de comunicación eran muy cortas, en tanto que sus adversarios estaban obligados a emplear aeródromos improvisados precipitadamente y las distancias a cubrir entre zonas para su suministro eran enormes.

El 14 de febrero de 1943 Rommel lanzó su ofensiva en Túnez, Operación *Frühlingswind* (Brisa de Primavera). Sus objetivos fueron las unidades americanas, recientemente entradas en combate, del área del Paso Kasserine, y para esta ocasión el *Fliegerkorps Tunis* pudo reunir una fuerza de 371 aviones de combate. Al principio todo fue bien para los alemanes, pero después de una semana de dura lucha, sus empujes fueron contenidos por las fuerzas inglesas, francesas y americanas. Una segunda ofensiva a finales de febrero, esta vez contra el veterano Octavo Ejército del General Montgomery, fue rechazada después de sufrir grandes pérdidas.

A pesar de todos sus esfuerzos, los alemanes no podían hacer otra cosa ahora que no fuera retrasar lo inevitable. Mientras las fuerzas aliadas de tierra iban estrechando gradualmente el cerco a Túnez, sus fuerzas aéreas, cuyo material incluía ahora las últimas versiones del Spitfire, recibían suministros adecuados e iban ganando rápidamente en efectividad. Simultáneamente, la posición del *Fliegerkorps Tunis* empeoraba más y más, como consecuencia del bloqueo impuesto a sus líneas de abastecimiento por las fuerzas americanas e inglesas, tanto navales como aéreas. A mediados de abril de 1943, la Luftwaffe del Norte de Africa estaba ya al borde de una desarticulación total; los pocos aviones que la quedaban iban siendo machacados en tierra de forma sistemática por los bombarderos aliados, en tanto que los cazas americanos e ingleses se mantenían a menudo patrullando por encima de sus bases como buitres en espera de lanzarse sobre la carroña que ha de servirles de festín. Ante la presión ejercida por las fuerzas aliadas de tierra, no tardó en sucumbir la línea defensiva alemana. No teniendo posibilidad de retirarse a ningún sitio, las tropas alemanas e italianas empezaron a rendirse en grandes masas, y para el 13 de mayo de 1943 la totalidad del continente africano había sido finalmente conquistada. Casi 250.000 hombres del Eje depusieron sus armas en Túnez, en un desastre sólo superado hasta esa fecha por el sufrido por los alemanes en Stalingrado.

El 3 de julio de 1943 el potencial de la Luftwaffe en el Mediterráneo totalizaba 1.280 aviones.

Fue en este momento cuando las fuerzas aéreas aliadas empezaron a atacar los aeródromos de Sicilia, como prólogo del asalto

a la isla por unidades aerotransportadas. Cuando una semana más tarde desembarcaron las primeras tropas inglesas y americanas, el número de aviones de la Luftwaffe había sido reducido en más de un centenar. Debido a que los aeródromos de Sicilia habían sido bombardeados hasta el punto de quedar completamente inutilizables, los Fw 190 supervivientes tuvieron que ser retirados a bases en el área de Nápoles, desde donde estaban en situación de oponerse a los desembarcos aliados. Mientras tanto, la fuerza de la cobertura de caza aliada era tal que poco positivos o casi nulos eran los bombardeos que conseguían los alemanes, y los *Gruppen* eran despedazados cada vez que lo intentaban. Las últimas tropas alemanas que quedaban en Sicilia se rindieron el 17 de agosto de 1943, y ahora los aliados se preparaban para la invasión del territorio peninsular italiano. La Luftwaffe había sufrido grandes pérdidas durante el mes anterior, que no podían ser reemplazadas debido a las grandes demandas de los frentes de Rusia y Alemania misma. De esta forma, cuando el 3 de septiembre desembarcaron en el extremo meridional de Italia las tropas inglesas y americanas, el potencial aéreo alemán en el teatro de operaciones del Mediterráneo había descendido a un total de 800 aviones de todos los tipos. El Jefe de la Luftwaffe en Italia, *Generalfeldmarschall* von Richthofen, prudentemente decidió reservar su marchita fuerza para las batallas más decisivas que sin duda habría de librar, y por tanto, la reacción inicial alemana ante los desembarcos fue débil.

El 10 de septiembre, completamente cansados de la guerra, los italianos anunciaban su capitulación, ya firmada desde el día 5 del mismo mes. Aquella semana, y de acuerdo con el armisticio que había sido negociado durante las semanas anteriores, la flota italiana salía de su base en La Spezia con rumbo a Malta, donde procedería a su rendición. Pero, sin que los italianos lo supieran, los alemanes se habían enterado del proyecto de rendir la flota y se habían preparado en consecuencia. En Istres, en el Sur de Francia, los Do 217 del *KG 100/III* estaban a la expectativa de los movimientos de los barcos de guerra italianos, y ahora, su comandante, el *Major* Bernhard Jope, dirigía a sus bombarderos para entrar en acción. Cada uno de los nueve Dorniers llevaba una sola bomba "Fritz X" suspendida bajo el ala de estribor, entre el motor y el fuselaje. Este arma, altamente secreta, consistía en una bomba alada de 1.500 kilogramos, con un mecanismo de radio control construido en la cola que permitía dirigir el proyectil desde el avión durante la parte final de su trayectoria. Los Dorniers de Jope establecieron contacto con la flota italiana justo cuando ésta se encontraba en el estrecho que separa Córcega y Cerdeña. Los barcos italianos empezaron un baile de vueltas muy cerradas en un esfuerzo por ponerse fuera de la mira de los alemanes. De cara a un bombardeo normal a gran altura tal táctica habría resultado eficaz: una bomba tarda tres cuartos de minuto en caer desde una altura de 6.000 metros, durante ese tiempo un barco rápido puede cubrir 630 metros; pero los aviones de Jope estaban atacando con bombas dirigidas por radio, y estas maniobras poca protección podían proporcionar a los barcos. Después de soltar el missil, el hombre encargado de seguirle en su descenso, situado en la proa del avión, concentraba su atención sobre la estela luminosa dejada por cada bomba; "dirigía" la estela hasta que ésta aparecía sobre el barco elegido como blanco, y después aplicaba las correcciones necesarias para mantenerla en esa trayectoria.

El primer impacto lo recibió el buque insignia italiano, el acorazado *Roma*. La "Fritz X" perforó la cubierta a estribor del mástil de popa, siguió su camino a través del barco e hizo explosión como si emergiera de debajo de éste. Reventaron las turbinas de estribor y la velocidad del barco disminuyó a 16 nudos. Algunos minutos más tarde un segundo missil alcanzó al *Roma*, esta vez entre el puente y la torreta B. La bomba hizo pedazos las turbinas de babor, y el acorazado se detuvo por completo. Mientras tanto, un feroz incendio se extendía incontrolable bajo cubierta y la tripulación hizo señales de que el navío se encontraba en "situación desesperada". Finalmente las llamas alcanzaron la santabárbara, haciendo explotar la munición allí almacenada. En la tremenda explosión que siguió, el *Roma* se dobló como una navaja, después se partió en dos y se hundió. La mayoría de su tripulación se fue al fondo del mar con él.

Poco tiempo después del ataque al *Roma*, su hermano gemelo, el *Italia*, recibió el impacto de una "Fritz X" en la proa. Soportó el lastre de unas 900 toneladas de agua, pero pudo seguir hasta Malta por sus propios medios.

Jope y sus hombres no tuvieron la satisfacción de ver al *Roma* hundiéndose. No hace mucho tiempo decía: "No vimos explotar al *Roma*. Eso ocurrió después que nos marcháramos. Vimos las explosiones de las bombas, desde luego, pero cuántas veces habíamos visto esto antes y después el barco conseguía llegar a puerto." Sólo más tarde, cuando se dio la noticia en los partes informativos aliados supieron los hombres del *KG 100/III* hasta qué punto su ataque con las nuevas armas dirigidas había tenido éxito.

El mismo día que la flota italiana iniciaba su singladura hacia la isla de Malta, las tropas aliadas desembarcaban en Salerno, cerca de Nápoles. Este era el momento para el que Richthofen había estado reservando su fuerza y lanzó sus unidades contra la cabeza de puente. Además, la concentración de barcos en la costa era exactamente el tipo de blanco para el que había sido diseñada la "Fritz X", y los hombres de Jope iniciaron sus ataques. En la semana que siguió consiguieron impactos sobre el acorazado HMS *Warspite* y los cruceros HMS *Uganda* y *EE.UU. Savanna*, causando serios desperfectos a los tres.

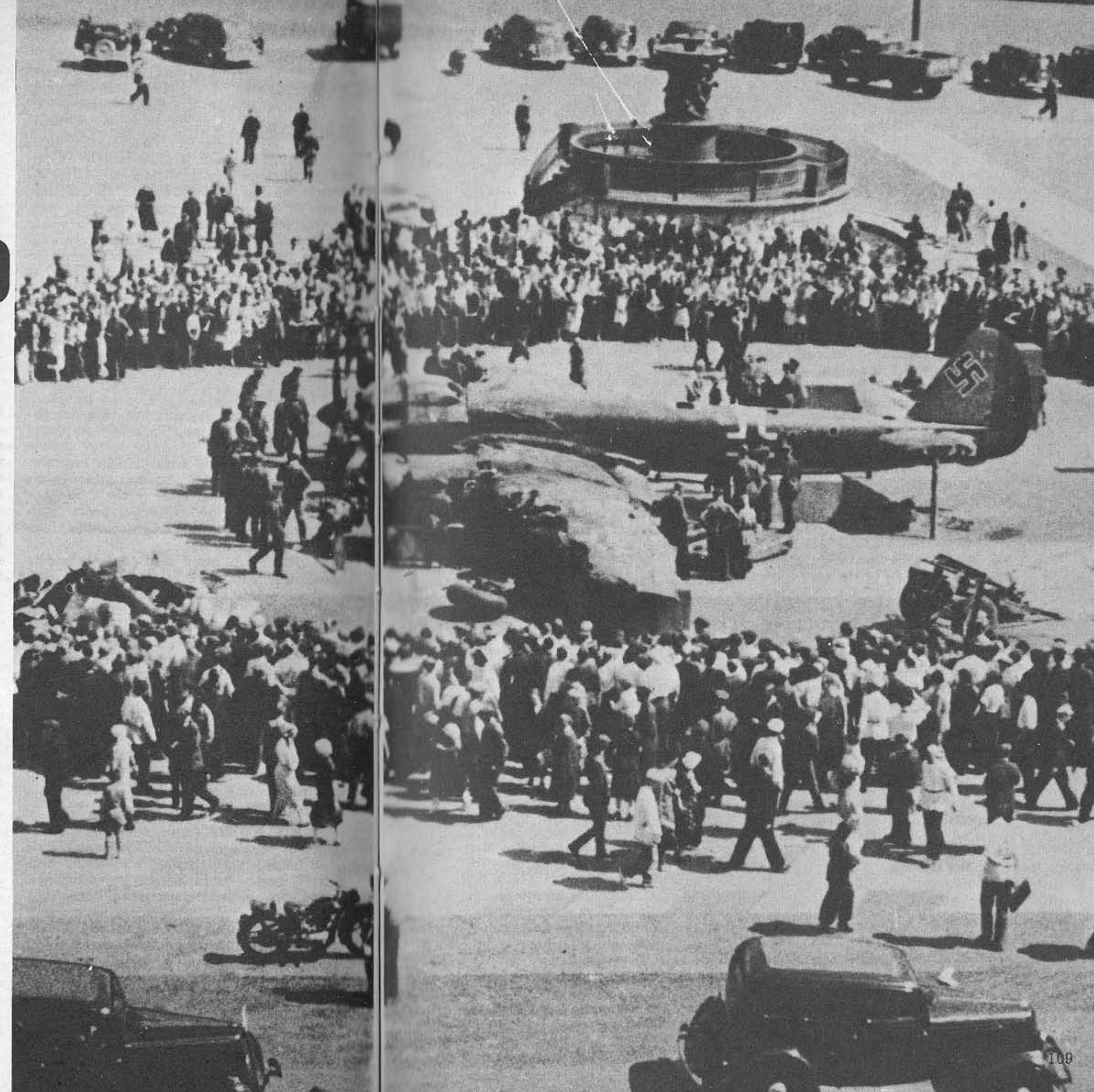
El lector puede hacerse una idea del poder destructivo de las "Fritz X" a juzgar por el daño que el *Warspite* sufrió cuando una salva de tres de estas bombas hizo impacto sobre él. Una bomba perforó seis cubiertas antes de explotar y abrió un agujero en el doble fondo. Las otras dos bombas penetraron en los compartimentos laterales. Una sala de calderas resultó demolida y cuatro de sus otras cinco completamente inundadas. Afortunadamente para los marinos británicos no hubo incendio, pues los resultados podían haber sido tan desastrosos como en el caso del *Roma*. Tal como estaba, el barco no podía navegar, no podía producir vapor y sus cañones habían quedado inutilizados. El acorazado soportó un lastre de 5.000 toneladas de agua, y a la vista de los daños recibidos, resulta poco menos que milagroso que las bajas a bordo se redujeran a 9 muertos y 14 heridos. El *Warspite* tuvo que ser remolcado hasta Malta para efectuar reparaciones, y no estuvo listo para entrar en servicio de nuevo hasta junio de 1944.

El *KG 100/III* siguió concentrando sus esfuerzos contra la navegación, en unión de otras unidades que lanzaban un arma dirigida, la bomba Henschel 293; sin embargo, esta última alcanzó poco éxito durante la batalla de Salerno. Después, los aliados empezaron a contar con cobertura de caza sobre las cabezas de puente. Mientras tanto, los caza-bombarderos alemanes, entre los que se incluían los Bf 109 equipados de lanzacohetes de 21 cm. utilizados contra objetivos en tierra, ejercían una presión constante sobre las tropas de la costa. La Luftwaffe luchó valerosamente hasta el 20 de septiembre; después, las tropas inglesas, que avanzaban desde el Sur, amenazaron a las bases alemanas establecidas en el área de Foggia, y las unidades de caza-bombarderos tuvieron que ser evacuadas.

Estando así las cosas, la Luftwaffe se veía agobiada sobre el Mediterráneo, capaz de causar desconcierto sobre sus enemigos, ciertamente, pero no daño alguno que fuera decisivo para las flotas de invasión inglesa y americana. Las bombas teledirigidas Fritz X y Henschel 293, sobre las que los alemanes habían depositado tantas esperanzas, parecieron en un principio ser la solución al problema de abortar los intentos de desembarco, pero en el momento en que existía una cobertura de caza adecuada sobre la cabeza de puente, era el avión alemán encargado de lanzar tales bombas el que siempre salía perdiendo.

Ahora los aliados occidentales estaban firmemente establecidos en el continente, mas debido a que por su orografía Italia es un país difícil de avanzar por él, el jefe de las fuerzas alemanas, el General Kesselring, no tuvo mucho trabajo en retrasar el progreso de los invasores. Mientras tanto, en el interior de Rusia se estaba librando una de las más cruentas batallas de toda la guerra, pues Hitler había decidido acabar con el Ejército Rojo de una vez por todas en una gigantesca batalla.

Rusia: El exterminio de una fuerza



Junkers 88 derribados y exhibidos en la plaza Swerdlov de Moscú.

La pérdida del Norte de Africa había sido un importante revés para la causa del Eje, pero a ninguno de los dos bandos contendientes se le ocultaba que la batalla decisiva de 1943 habría de librarse en Rusia. Hitler estaba firmemente decidido a recuperar la iniciativa en el Este, que tan desastrosamente había perdido en Stalingrado; decidió hacer esto poniendo en práctica un movimiento masivo de tenaza para aniquilar al ejército ruso dentro de un enorme cerco en Kursk, en la parte central del frente. La ofensiva iba a recibir el nombre de *Zitadelle* (Ciudadela), y el 15 de abril de 1943 Hitler había dicho: "Este ataque es de una importancia decisiva. Tiene que ser llevado a cabo con éxito y rápidamente. Ha de colocar en nuestras manos la iniciativa para esta primavera y verano. Todos los preparativos han de efectuarse, por tanto, con el mayor cuidado y energía; los mejores jefes, las mejores unidades, las mejores armas y grandes cantidades de munición deben quedar concentradas en las áreas que requieran el mayor esfuerzo. Hasta el último soldado debe ser consciente del resultado decisivo de este ataque. La victoria de Kursk ha de tener sobre el mundo entero el efecto de un rayo."

A lo largo de un frente de tan sólo 193 kilómetros, el ejército alemán concentró 900.000 hombres con 10.000 cañones y 2.700 tanques. Por su parte, la Luftwaffe reunió 1.800 aviones de combate para proporcionar apoyo aéreo a las dos fuerzas de acoso. El extremo Sur de la tenaza iba a estar cubierto por la *Luftflotte IV*, al mando del general Otto Dessloch, con 1.100 aviones; el extremo Norte, por la *Fliegerdivision 1*, a las órdenes del *Generalmajor* Paul Deichmann, con las 700 máquinas restantes. Los aviones de reconocimiento de la Luftwaffe fotografiaron cada palmo del terreno defendido por el enemigo; como escribiera más tarde el general Mallenthin: "Ninguna ofensiva había sido preparada con tanto cuidado como ésta." Los alemanes confiaban en el éxito: era verano, y los rusos no tendrían esta vez la ayuda del "general Barro" o el "general Invierno". Sin embargo, los masivos preparativos de la ofensiva no pasaron desapercibidos al servicio de inteligencia ruso, y el Ejército Rojo concentró fuerzas todavía más numerosas en el saliente de Kursk.

El ejército alemán inició sus ataques en su marcha hacia Kursk en la mañana del día 5 de julio, y desde el primer momento las unidades de ataque al suelo y de bombardeo de la Luftwaffe operaron intensamente sobre el campo de batalla en apoyo de las formaciones acorazadas que avanzaban. El avión antitanque Henschel 129B, recién entrado en servicio operacional, obtuvo resonantes éxitos contra los carros de combate rusos. El 9 de julio, esta unidad cayó sobre una brigada rusa apoyada por unos cuarenta carros, que se movían hacia el flanco Sur de la fuerza atacante alemana. Los especializados aviones, pesadamente armados, se lanzaron al ataque en oleadas sobre las tropas en tierra. Cuando atacaban a los carros, los pilotos apuntaban sus proyectiles de 30 mm. de cabeza de tungsteno a los flancos y parte posterior, donde el blindaje era más débil, y pusieron fuera de combate varios carros. La batalla aire-tierra duró alrededor de una hora, después de la cual, la malparada fuerza rusa se retiró con algún desorden.

Pero a pesar del acostumbrado fuerte apoyo aéreo de la Luftwaffe, las fuerzas blindadas alemanas en tierra pudieron avanzar sólo con las mayores dificultades. Luchando tenazmente desde posiciones bien preparadas, los rusos hicieron pagar un alto precio por cada metro que avanzaban los alemanes. Además, la Fuerza Aérea Roja, presente en enormes cantidades sobre el campo de batalla, a menudo burlaba las defensas de caza alemanas y asestaba importantes ataques sobre las unidades en tierra y sus elementos de apoyo.

Con las dos patas de la pinza alemana firmemente clavadas en las posiciones defensivas al Norte y Sur de Kursk, el Alto Mando ruso consideró llegado el momento de lanzar la contraofensiva. En la parte central del frente la línea tenía la forma de una S invertida, con la vanguardia alemana al Norte, en Orel, apuntando hacia el Este, y la vanguardia rusa al Sur, en Kursk, apuntando hacia el Oeste. El 12 de julio, los blindados rusos rompieron las defensas de la vanguardia en Orel, y empezaron a avanzar rápidamente. Las tropas alemanas que avanzaban hacia Kursk desde el Norte se vieron inmediatamente forzadas a ponerse a la defensiva, y las reservas que habían estado destinadas a apoyar el empuje principal alemán tuvieron ahora que ser enviadas a toda prisa en apoyo del amenazado sector. La *Luftflotte IV*, entre cuyas unidades se incluía la *Fliegerdivision 1*, entró en acción en las proximidades de Orel para intentar detener, o al menos retrasar el avance ruso, para dar tiempo a que las tropas alemanas pudieran restablecer la línea de frente. Inicialmente, el avance de los rusos se efectuó a través de bosques, haciendo hábil uso de distintos sistemas de camuflaje para evitar la atención de la



El inseguro frente alemán en Rusia



Arriba: **Caza Bf 109 camuflado junto a su aeródromo en Rusia, en 1943.**
Abajo: **Ju 87 actuando en el papel de destructor de carros, armado con dos cañones Flak 18 de 37 mm.; este aparato fue profusamente utilizado en Rusia.**

Luftwaffe. Pero después, la fuerza salió a campo abierto. Todavía con pocas fuerzas de tierra para hacerles frente, los alemanes tuvieron que confiar todo a la efectividad de los aviones antitanque de la Luftwaffe. Las fuerzas aéreas se concentraron, y al cabo de poco tiempo, todos los *Gruppen* alemanes en Rusia en condiciones de pelear estaban virtualmente comprometidos en el sector de Orel. Efectuando varias salidas al día, los aviones bombardearon a los rusos en los días 19, 20 y 21 de julio. Con estas medidas tan desesperadas, el ejército alemán tuvo tiempo suficiente para volver a formar su línea defensiva.

La intensidad de las operaciones aéreas era mucho mayor de lo que los estrategas alemanes habían supuesto, y en la última fase de la Batalla de Kursk la Luftwaffe empezó a sentir necesidades perentorias de combustible. Por su parte, la Fuerza Aérea Roja no tenía este inconveniente, y los alemanes no podían establecer en ningún lugar una superioridad aérea. Manteniendo la presión en el aire y en tierra, los rusos fueron arrojando a los alemanes poco a poco de Orel, mientras que otros ataques a los flancos que se dirigían a Kursk les forzaban a regresar a sus posiciones. El 23 de julio, Hitler canceló la ofensiva. La Batalla de Kursk, sobre la que tanto esfuerzo se había concentrado, estaba perdida para los alemanes; iba a ser su última ofensiva en gran escala en el Este.

Durante el resto del año 1943, las acciones de guerra en el Este se caracterizaron por los mismos factores que habían demostrado ser decisivos durante las fases finales de Kursk y Orel: inferioridad numérica alemana y superioridad numérica y material de los rusos, así como iniciativa estratégica. Y durante todo este tiempo, el desarrollo de los acontecimientos en otros frentes iba a agravar las cosas. Como ya hemos visto, en 1943 el frente del Mediterráneo se había convertido para las unidades de combate de la Luftwaffe en una auténtica máquina de hacer picadillo, pero debido a la necesidad de ayudar a los italianos, éstas habían sido constantemente reemplazadas—generalmente a costa del frente Oriental—aunque no en número suficiente. Además de esto, el constante aumento de la demanda de defensas para el territorio nacional alemán había dado como resultado más retiradas de cazas del Este; en septiembre de 1943 eran seis los *Geschwader* de caza que habían sido retirados para este propósito.

Acto seguido de la rechazada ofensiva de verano alemana, la Luftwaffe concentró la mayor parte de su potencial para apoyar a las unidades del ejército que luchaban por mantener la línea del río Donetz. Pero la fuerza aérea estaba demasiado desparramada, y los alemanes se vieron obligados a adoptar una política de constante desplazamiento de sus unidades de un extremo a otro de la línea para poder atender a las presiones rusas, por otra parte muy variantes.

Los rusos se dieron buena prisa en explotar los defectos de los alemanes. En una serie de embestidas bien coordinadas arrojaron a los alemanes de Jarkof y Tagaurog, en el Sur. Después, mientras los alemanes eran todavía objeto de gran presión en aquel área, continuaron la ofensiva en la parte central del frente, donde el potencial de la Luftwaffe había descendido a tan sólo 500 aviones, cubriendo una línea que se prolongaba casi 640 km.—y muchos de éstos no eran aparatos de combate, sino tipos de reconocimiento de cooperación con el ejército—. Consecuentemente, la nueva embestida estaba respaldada por la casi totalidad de la Fuerza Aérea rusa, y las importantes ciudades de Bryansk y Smolensko cayeron en manos de las fuerzas atacantes los días 17 y 25 de septiembre, respectivamente.

Cuando los alemanes enviaron aviones y refuerzos en general a la parte central, los rusos concentraron su avance en la zona Sur, y a principios del mes de octubre rompieron el frente por la línea del río Dnieper, por la denominada "Muralla Oriental" por los alemanes. Solamente volviendo a concentrar en el Sur todos los bombarderos y aviones de ataque al suelo disponibles, y efectuando varias salidas diarias durante un período de cinco días, pudo la Luftwaffe entorpecer el avance ruso para que el ejército alemán lo contuviera justo en las proximidades de Krivory Rog.

Pero como de costumbre, tal concentración sólo fue posible a expensas de los otros sectores, y ahora los rusos volvieron a atacar hábilmente la zona centro del frente. El 6 de noviembre tomaban Kiev y avanzaban sobre Zhitomir. La crítica situación exigía de las más desesperadas medidas por parte de los alemanes, quienes una vez más habían sido obligados a reunir, desplazar y concentrar sus casi agotadas fuerzas aéreas y terrestre a 320 km. al Norte de su anterior centro de operaciones cerca de Krivoy Rog. En éste tuvieron éxito y los rusos fueron contenidos.



Cuando el tiempo cambió y el barro del otoño puso fin a las operaciones móviles en tierra, los alemanes se encontraron defendiendo una línea bastante precaria, que en algunos puntos se hallaba a casi 640 kilómetros por detrás de la que habían ocupado a principios de 1944. En el extremo Sur, la península de Crimea, ahora aislada, tenía que ser abastecida frente a las interferencias de los rusos, y esto imponía un constante agotamiento de los recursos de transporte aéreos y marítimos. Y a pesar de la continua presión rusa sobre la parte central del frente, la Luftwaffe tenía que mantener ahora casi los dos tercios de su potencial en el Este (1.150 de un total de 1.750 aviones) en el sector Sur debido a la necesidad de mantener a los rusos apartados de los campos petrolíferos rumanos, de tan vital importancia para la economía bélica alemana.

En las postrimerías del año 1944, la Luftwaffe en Rusia ya no habría de tener ninguna influencia decisiva sobre la situación en tierra. Duplicados e incluso triplicados en número por la cada vez más próspera Fuerza Aérea soviética—cuyos aviones eran en muohos casos tan buenos como los de sus adversarios—, lo único que podían hacer los alemanes era intentar retrasar el avance de la "apisonadora" rusa, y esto, muchas veces a costa de sacrificar grandes cantidades de hombres y material. A partir de ahora, pocos o casi ningún avión de repuesto cabía esperar en el frente Oriental, pues la Luftwaffe no tardaría en luchar por su propia subsistencia en la misma Alemania.

Hacia finales de 1944 la Luftwaffe había sufrido ya terribles pérdidas en el Este.

En defensa del territorio nacional



El verano de 1943 había sido testigo de un constante desplazamiento hacia Alemania de las unidades de caza diurna, preparadas para recibir la esperada penetración americana en forma de ataques de bombardeo diurno. Simultáneamente, la fuerza de caza nocturna de la Luftwaffe también había estado siendo reforzada para hacer frente a los bombardeos nocturnos, cada vez más fuertes, que los ingleses llevaban a cabo sobre las ciudades alemanas.

Y va a ser la Royal Air Force la que asestará el primer golpe a la Luftwaffe en la recientemente intensificada batalla contra Alemania.

Como ya hemos visto, los cazas nocturnos dirigidos por radar desde tierra habían estado derribando bombarderos en proporciones demasiado elevadas para tranquilidad de los ingleses. Era evidente que si habían de continuar los ataques nocturnos, se imponía encontrar el medio de neutralizar el devastadoramente eficiente sistema alemán. Técnicamente la respuesta era muy sencilla: pequeñas tiras de láminas de aluminio. Conocidas con el sobrenombre de *Window*, cada tira medía 0,3048 m. de longitud por 0,0381 m. de ancho, y se presentaban en manojos de dos mil, unidas por una banda elástica. Cuando eran soltadas desde un avión, el manojo se deshacía para formar una "nube" de tiras reflectoras del radar que producían una señal sobre las pantallas del mismo tamaño que las producidas por un bombardero cuatrimotor. Soltando uno de tales manojos por minuto desde cada avión que integraba la formación de bombarderos, era posible saturar el área de falsas "señales", haciendo así imposible la interceptación por parte de la caza controlada por radar.

Durante el año 1942, tanto los científicos ingleses como los alemanes habían realizado pruebas con las tiras de metal, por separado, y en el mayor secreto. En ambos países habían llegado a la misma conclusión: el nuevo descubrimiento era dinamita pura para el radar. Si se usaba adecuadamente, podía desbaratar la defensa aérea nocturna dependiente del radar en ambos países. Hasta aquel momento ninguno de los bandos contendientes había considerado disponer de un margen suficiente de fuerza sobre su oponente que justificara el riesgo de una venganza. Pero en el verano de 1943 el poderío del Mando de Bombardeo de la RAF había crecido muy considerablemente, en tanto que la continua demanda de material por parte del frente Oriental había reducido la fuerza de bombardeo estratégico alemana casi a la impotencia. El 15 de julio de 1943, en el transcurso de una reunión del Gabinete Británico de Guerra, Mr. Churchill autorizó a que el sistema *Window* fuera empleado contra los alemanes.

Así fue como diez días más tarde, durante la incursión de bombardeo número 791, que tuvo lugar sobre Hamburgo, la nueva contramedida fue utilizada en acción de guerra. El efecto fue devastador: redujo las defensas alemanas al más completo caos. Como de costumbre, los cazas nocturnos volaban siguiendo sus rayos de radio, esperando instrucciones de los controladores en tierra. Pero no llegó ninguna. En vez de ello, el éter estaba lleno de llamadas confusas y exclamaciones:

"¡Los enemigos se están reproduciendo!"

"¡Es imposible—son demasiados enemigos!"

"¡Espera un momento. Todavía hay muchos más!"

"¡No puedo guiarte. Trata de hacer lo que puedas sin control desde tierra!"

Cuando las tripulaciones de caza nocturna trataron de localizar sus objetivos utilizando sus propios aparatos de radar, pronto se encontraron atacando nubes de tiras del sistema *Window*.

Cuando la primera oleada de bombarderos llegó sobre Hamburgo sus tripulaciones se vieron sorprendidas por el aire de irrealismo que había sobre el objetivo: en lugar del habitualmente preciso manejo de los reflectores, ahora todos parecían tantear a ciegas. No menos de treinta o cuarenta haces de luz se unían para formar un cono enorme—sobre nada en absoluto—. Los aparatos de radar que controlaban las baterías de reflectores resultaban ahora inútiles, así como los que dirigían los cañones antiaéreos. Los artilleros no pudieron hacer otra cosa que disparar hacia el negro cielo a tontas y a locas.

Aquella noche la RAF perdió sólo 12 aparatos, el uno y medio por ciento de la gran fuerza atacante. Era indudable que la contramedida *Window* había resultado ser un éxito rotundo; si el raid hubiera costado el acostumbrado seis por cientos de pérdidas sufridas en los ataques precedentes a la ciudad de Hamburgo, la fuerza hubiera sido mermada en aproximadamente cincuenta aviones. Así pues, arrojando cuarenta toneladas de *Window*—noventa y dos millones de tiras de lámina de aluminio—se habían salvado unos treinta y cinco bombarderos



Objetivos aliados en Alemania.

y más de doscientos hombres perfectamente entrenados.

El primer ataque sobre Hamburgo había tenido consecuencias bastante desastrosas para los alemanes, pero lo peor estaba aún por llegar: tres noches más tarde los ingleses regresaron sobre la ciudad, esta vez con setecientos veintidós bombarderos. Cortadas las conducciones de agua y desarticulados los sistemas de defensa civil en el bombardeo anterior, el torrente de bombas incendiarias, bien colocadas, originó incendios que resultaron imposibles de ser controlados. Los incendios, pequeños y aislados al principio, se unían entre sí para formar una enorme hoguera sobre toda la ciudad. Pronto, en algunas zonas, la temperatura fue superior a los 1.000 grados centígrados, y las poderosas corrientes de aire ardiendo produjeron vientos de velocidad superior a 240 km/h.—casi dos veces la fuerza de un huracán—. Al cabo de muy poco tiempo ardía hasta su completa extinción un área de cinco kilómetros y medio de largo por cuatro de ancho: 22 kilómetros cuadrados de incendio. La población quedó atrapada en los refugios antiaéreos subterráneos, y los bunkers donde habían buscado cobijo se convirtieron en sus crematorios.

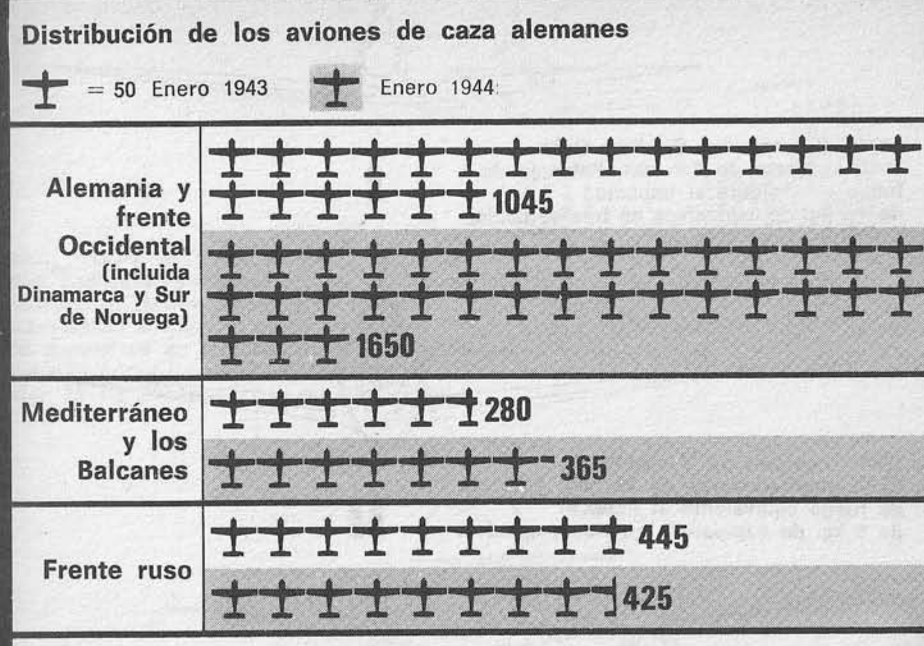
Mientras tanto, en el cielo, la Luftwaffe era tan impotente como lo había sido la primera vez que se utilizara el sistema *Window*. Los atacantes perdieron sólo 17 de sus aparatos—cifra todavía bastante baja considerando el número de personas encargadas de la defensa de la ciudad.

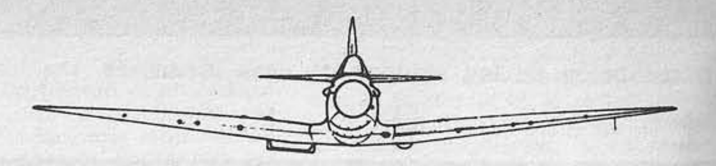
En la mañana del 29 de julio, el *Gauleiter* Kaufmann conminó a todo el personal civil no eesencial a que abandonara Hamburgo. No hubo lugar para una segunda invitación. Entre el alba y el crepúsculo, casi un millón de personas, muchas de ellas envueltas en vendajes o apoyándose sobre muletas improvisadas, salían de la castigada ciudad.

A la mañana siguiente, los bombarderos ingleses regresaron de nuevo a la que ahora era una ciudad fantasma, para dejar grabadas sobre ella nuevas marcas de destrucción. En una conferencia celebrada en Berlín aquella misma tarde, el *Generalfeldmarschall* Milch declaraba: "Los ataques a Hamburgo han afectado a la moral del pueblo. Se nos presenta una situación extremadamente difícil, a menos que encontremos pronto el medio de evitar estas incursiones de terror." Se recordará que vimos al capitán Hajo Herrmann por última vez cuando entró en colisión con el globo cautivo volando sobre Plymouth en junio de 1940. En el verano de 1944, Herrmann, ahora un famoso as de bombardeo con el rango de jefe de escuadrilla, enseñaba táctica de bombardeo en la escuela de pilotos de la Luftwaffe cerca Berlín; y este piloto, de mucha imaginación, estaba constantemente proponiendo nuevas y revolucionarias tácticas para su utilización en acciones de guerra. Había sugerido, por ejemplo, un método de llevar la guerra a las ciudades americanas, que consistía en algunos grandes hidroaviones que pudieran recibir su carga de combustible y bombas de submarinos escalonados en pleno océano; si se utilizaban media docena de submarinos perfectamente distribuidos, Herrmann había calculado según datos meteorológicos que a los hidroaviones les resultaría posible encontrar aguas lo suficientemente tranquilas como para amerizar, y de esta forma se podrían mantener los ataques el tiempo suficiente para obligar a los americanos a retirar de Europa gran parte de la caza para la defensa de sus propias ciudades. Otra de las ideas de Herrmann era capturar un portaviones por medio de un comando de tropas aerotransportadas en planeadores que aterrizaran sobre la cubierta de vuelos. Ninguna de estas dos ideas cuajaron en una realidad, pues en 1943 los alemanes no podían perder ningún esfuerzo en este tipo de aventuras.

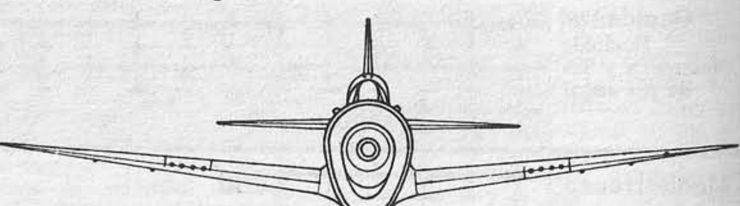
A principios de verano Herrmann había propuesto un nuevo sistema de caza nocturna, empleando cazas monoplazas. Denominada *Wilde Sau* (jabalí salvaje), la técnica exigía la concentración de los cazas sobre el mismo objetivo de bombardeo. Una vez sobre esta zona, la acción conjunta de los reflectores, los incendios en tierra, y los producidos por los aviones señalizadores ingleses, iluminarían el cielo en varios kilómetros a la redonda, siluetando a los bombarderos de tal forma que los cazas podrían atacarlos visualmente. Y, dado que la idea de Herrmann no requería el uso de radar de precisión, la contramedida inglesa *Window* quedaría totalmente inutilizada.

Herrmann había ensayado su idea en pequeña escala a principios de julio, antes del desastre de Hamburgo, y había logrado un éxito moderado. Ahora que la táctica *Himmelbett* se había hecho inefectiva, recibió órdenes de Goering de poner en servicio lo más rápidamente posible un *Geschwader* de cazas para la misión *Wilde Sau*. La nueva unidad era el *Jagdgeschwader 300*, y todos sus Bf 109 y Fw 190 portaban depósitos auxiliares de combustible en la parte inferior del fuselaje para aumentar su





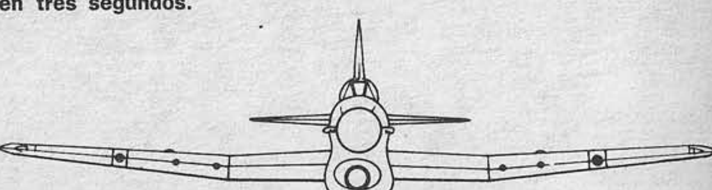
1939. Supermarine Spitfire: Ocho ametralladoras de 7,9 mm. Potencia de fuego equivalente al impacto de 4,5 kg. de explosivos en tres segundos.



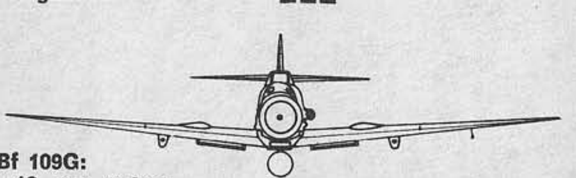
1942. Republic Thunderbolt: Ocho ametralladoras de 13 mm. Potencia de fuego equivalente al impacto de 9 kg. de explosivos en tres segundos.



1939. Messerschmitt Bf 109E: Dos ametralladoras de 7,9 mm. y dos cañones de 20 mm. Potencia de fuego equivalente al impacto de 8 kg. de explosivos en tres segundos.

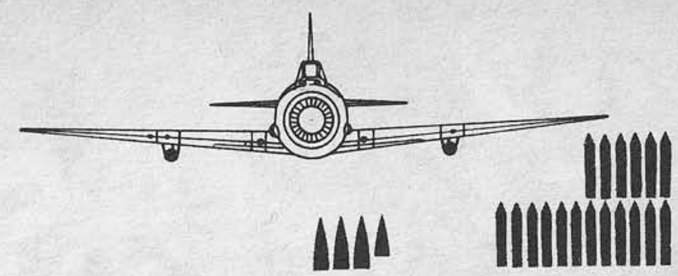


1942. Hawker Typhoon: Cuatro cañones de 20 mm. Potencia de fuego equivalente al impacto de 16 kg. de explosivos en tres segundos.

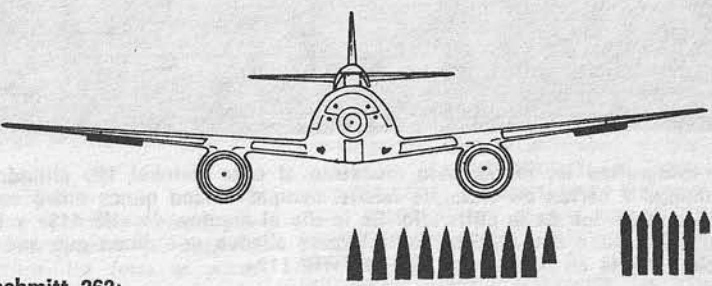




1942. Messerschmitt Bf 109G: Dos ametralladoras de 13 mm. y tres cañones de 20 mm. Potencia de fuego equivalente al impacto de 16 kg. de explosivos en tres segundos.



1944. Focke Wulff Fw 190A-4: Dos ametralladoras de 7,9 mm. y cuatro cañones de 20 mm. Potencia de fuego equivalente al impacto de 17 kg. de explosivos en tres segundos; también podía llevar dos lanzacohetes Wgr 21 de 210 mm., con un peso total de 82 kg.



1945. Messerschmitt 262: Cuatro cañones de 30 mm. Potencia de fuego equivalente al impacto de 43,5 kg. de explosivos en tres segundos. También podía llevar 24 cohetes R4M de 55 mm. con un peso total de 24 kg.

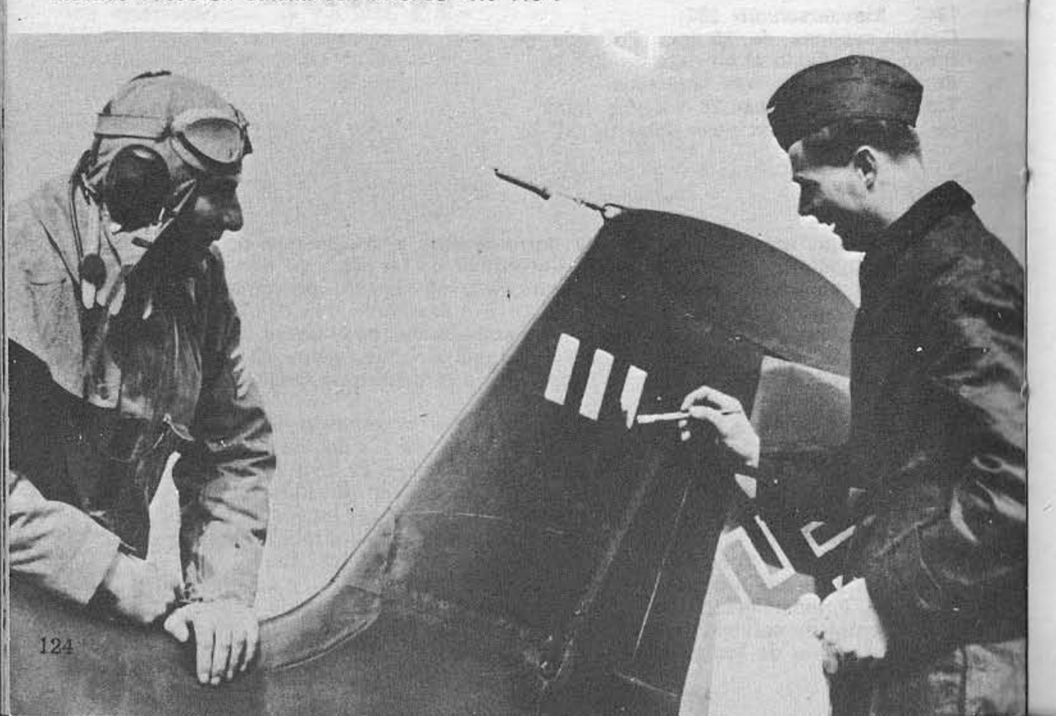
Las cifras que acabamos de señalar corresponden al armamento de cada caza, con la potencia de fuego que podían desarrollar en un plazo de tres seguros. Las cifras son aproximadas, pues el régimen de disparo de armas del mismo tipo podía variar hasta un diez por ciento.

La necesidad de hacer frente a los bombarderos americanos, muy bien armados, aceleró en Alemania el desarrollo de las armas aire-aire, y cuando llegó el final de la guerra, es indudable que se encontraba a la cabeza de todos los demás países en este campo.

El uso de cohetes fue un intento de aumentar la potencia de fuego sin tener que recurrir al montaje de cañones de pesado calibre. En los cohetes, la potencia de fuego viene medida por la de su cabeza explosiva. El Wrg 21 era una instalación improvisada que empleaba proyectiles de mortero; éstos iban dotados de una espoleta de retardo, para hacer explosión a unos 100 metros del avión que los disparaba. Debido a la dificultad de determinar esta distancia con exactitud, los Wgr 21 obtenían pocos impactos certeros. Los cohetes R4M, más pequeños, hacían explosión por impacto, y se disparaban en salvas. Potencialmente muy efectivo contra las formaciones de bombardeo, el R4M entró en servicio demasiado tarde para que pudiera tener un efecto significativo en el desarrollo de los acontecimientos.



Las fotografías de propaganda muestran al caza Heinkel 100 pintado con distintivos de unidad y barras de victorias falsos, aunque el tipo nunca entró en servicio con las unidades de la Luftwaffe. Se le dio el nombre de «He 113» y la treta tuvo éxito, pues son muchos los informes aliados que dicen que sus pilotos entraron muchas veces en batalla con aviones «He 113».



autonomía, necesaria en las operaciones de caza nocturna. El método *Wilde Sau* no era la panacea...Herrmann nunca había dicho que lo fuera, pero al menos proporcionaría a las ciudades alemanas algo de defensa, en tanto se producía un nuevo equipo de radar que pudiera hacer frente a las interferencias del sistema *Window*.

Los cazas nocturnos biplazas especialmente equipados para operar con radar también podían tomar parte en las operaciones *Wilde Sau* sobre el mismo objetivo. Pero para emplear su potencial al máximo, el coronel von Lossberg, otro antiguo as de bombardeo empleado en la defensa aérea, propuso el método *Zahme Sau* (jabalí domado). Esta idea servía para que las estaciones de control en tierra, de otro modo inútiles, pudieran dirigir a los biplazas de caza a las áreas donde la concentración de *Window* era más densa, y una vez allí los pilotos pudieran atacar a sus objetivos visualmente. Lossberg esperaba que las tripulaciones de caza nocturna se familiarizaran lo bastante con la táctica *Zame Sau* como para permitirles entablar batallas que duraran todo el tiempo que los bombarderos aliados estuvieran volando sobre la Europa ocupada.

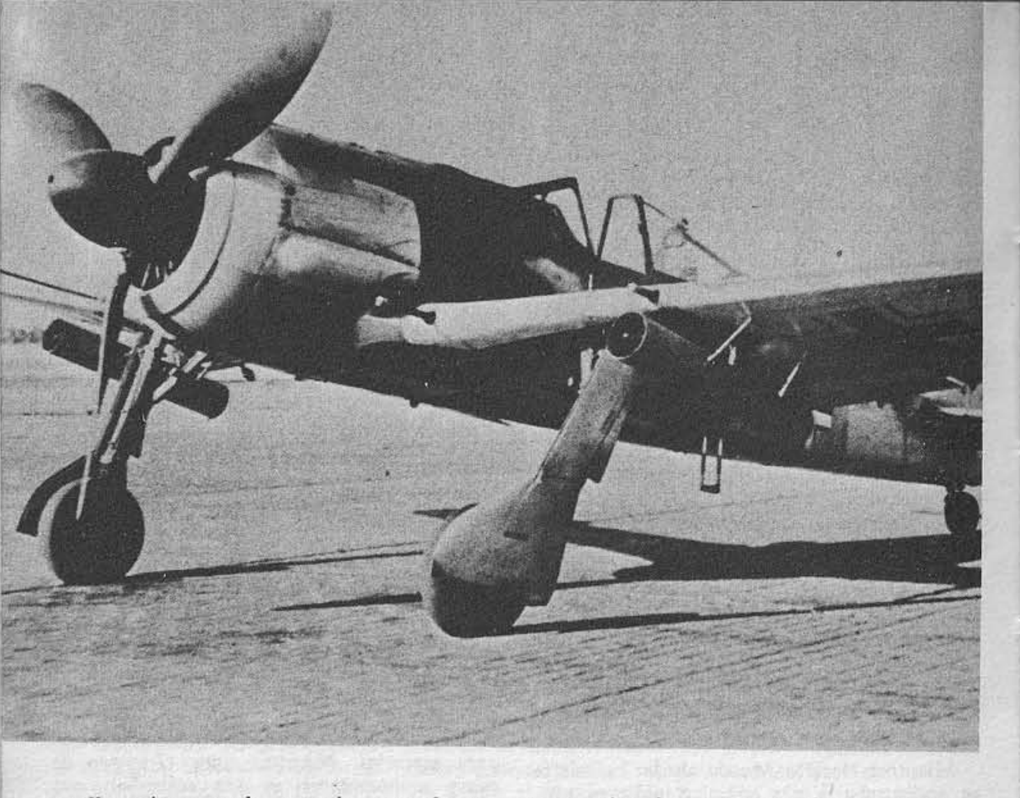
Mientras el Alto Mando de la Luftwaffe se apresuraba a dar solución al gran problema que representaban para los alemanes los ataques nocturnos, las cosas se ponan también cada vez más al rojo vivo en las incursiones diurnas.

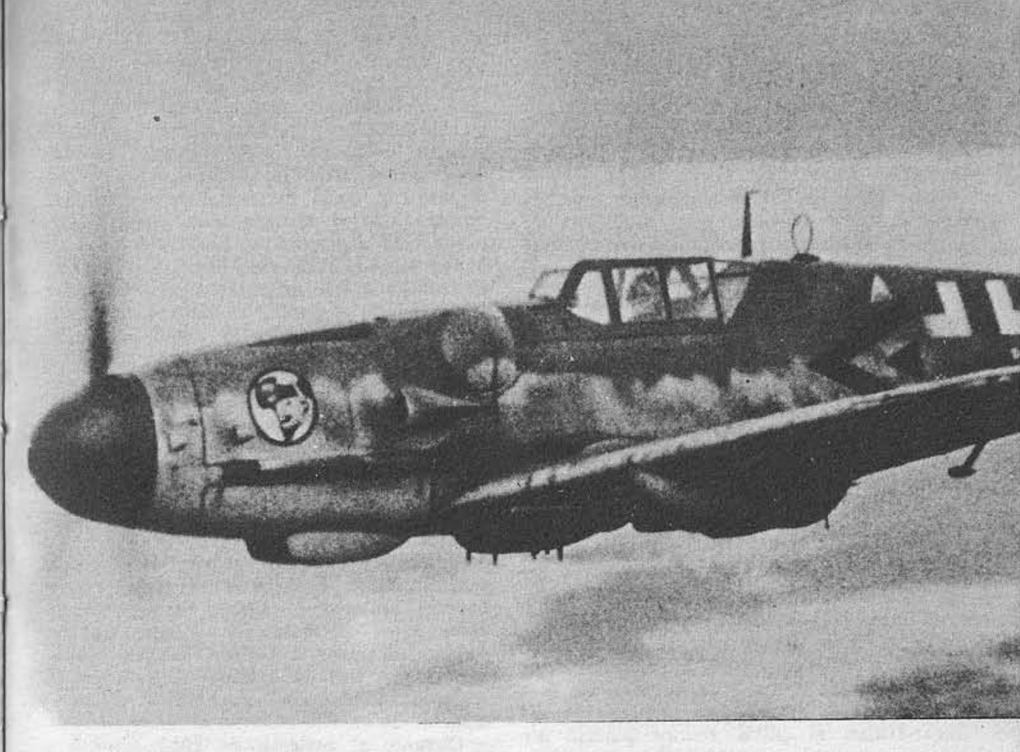
En julio de 1943, la Octava Fuerza Aérea americana con base en Inglaterra estaba integrada por quince grupos de bombardeo pesado con unos 300 aviones B-17 y B-24. Pero para los atacantes a la luz del día no existía un equivalente al *Window* para engañar a los pilotos alemanes.

Los americanos habían acentuado sus ataques sobre Alemania en el verano de 1943, y las cosas llegaron a su punto álgido el 17 de agosto, cuando 146 bombarderos Boeing B-17, con su correspondiente escolta de caza, se dirigieron a atacar la planta de montaje de Messerschmitt en Regensburg, en el Sur de Alemania. Iba a ser la penetración más profunda efectuada hasta el momento por la Octava Fuerza Aérea. Las defensas fueron alertadas por radar de su aproximación, pero los cazas alemanes esperaron pacientemente hasta que la falta de combustible obligara a los Spitfires y Thunderbolts de escolta a regresar a sus bases. Los defensores cayeron sobre las formaciones americanas desde arriba y el frente, hacían una pasada disparando y daban la vuelta para dar una segunda pasada viniendo desde atrás. Los *Gruppen* de caza repitieron en cadena esta táctica, y la subsiguiente batalla aérea librada a lo largo del desplazamiento de los bombarderos prosiguió hasta el mismo objetivo y aun más allá del mismo, a lo largo de una distancia de unos 560 km. Tan pronto aterrizaron las unidades de caza con base en Francia, Holanda y Bélgica, recibieron órdenes de repostar de combustible y munición y salir inmediatamente a atacar a los bombarderos de regreso a sus bases en Inglaterra. Pero los americanos habían pensado en esto también, y las formaciones prosiguieron su viaje hacia el Sur sobre el Mediterráneo, para aterrizar en aeródromos del Norte de Africa. A pesar de esta maniobra, la fuerza atacante perdió 24 de sus aparatos. Pero el día tenía que alcanzar aún su momento álgido. Incluso antes de que la primera oleada de B-17 hubiera atacado Regensburg, una segunda fuerza, esta vez compuesta por 229 bombarderos, se dirigía hacia el complejo de producción de cojinetes de bolas de Schweinfurt, de vital importancia. Esta vez los pilotos de caza alemanes ni siquiera esperaron a que las escoltas de caza abandonaran la formación para atacarles. Mientras unos *Gruppen* de cazas monomotores se las entendían con los aviones de escolta, otros atacaban a los bombarderos con fuegos de cañón y ametralladoras. Cuando finalmente los aviones de escolta tuvieron que retirarse, más cazas monomotores y bimotores alemanes interceptaron a las formaciones atacantes, muchos de ellos lanzando salvas de cohetes de 210 mm., cada uno con una cabeza explosiva de 40 kg. de peso, entre las formaciones y fuera del alcance de las ametralladoras de 12,7 mm. De nuevo sostuvo la Luftwaffe una gran batalla a lo largo del recorrido de los bombarderos hacia el objetivo, así como en su vuelo de regreso, pues volvían a sus bases de partida en Inglaterra. Treinta y seis aviones no regresaron del ataque a Schweinfurt.

El doble ataque a Regensburg y Schweinfurt costó a la Octava Fuerza Aérea sesenta aviones B-17 —el dieciséis por ciento de la fuerza que había despegado— y más de un centenar sufrió daños de naturaleza varia. La Luftwaffe perdió veinticinco cazas, y los pilotos de la mayoría de éstos pudieron saltar en paracaídas.

Cualquier manifestación de júbilo que los alemanes hubieran podido permitirse como consecuencia del éxito alcanzado en Schweinfurt fue rápidamente ahogada





aquella misma tarde, cuando una fuerza de 498 bombardeos de la R.A.F. dejó caer su destructiva carga sobre Peenemünde, centro alemán de investigación de missiles dirigidos. Esto, después de los desastrosos reveses ufridos por la Luftwaffe, primero en Stalingrado, y después en Africa del Norte, Sicilia, Kursk y Hamburgo, fue el final para el Jefe del Estadi Mayor, *Generaloberst* Hans Jeschonnek. Jeschonnek había leído los informes del servicio de inteligencia en relación a los grandes planes de producción americanos para 1943, y había visto las fotografías de reconocimiento de los aeródromos ingleses, cada vez más plagados de aviones, que confirmaban la veracidad de los informes. Un año antes él había comentado: "Si no hemos ganado la guerra en diciembre de 1942, ya no tendremos oportunidad de conseguirlo". Los alemanes no habían ganado la guerra por estas fechas. Ahora no le cabía duda de que la Luftwaffe sería destruída por sus enemigos; la guerra relámpago, sobre la que se habían concentrado todos los esfuerzos, no había aportado la victoria. Jeschonnek se suicidó de un tiro en la mañana del 18 de agosto. Al igual que en el caso de Udet, acaecido dos años antes, las circunstancias de su muerte fueron mantenidas en secreto; se anunció que Jeschonnek había muerto de una "hemorragia de estómago". Le sustituyó como Jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe el general Günther Korten.

El resultado de los ataques a Regensburg y Schweinfurt llevó a los americanos a un cambio en la política de bombardeos diurnos, y desde entonces, hasta el 7 de octubre, sólo tres de las quince incursiones de bombardeo llevadas a cabo por la Octava Fuerza Aérea se efectuaron sobre Alemania, y ninguno de ellos penetró muy en el interior.

Esta calma duró hasta el 8 de octubre, y en la semana que siguió a esta fecha fueron bombardeadas las ciudades de Bremen, Marienburg, Danzig y Münster. La nueva serie de ataques tuvo que enfrentarse con la fuerza de caza alemana, aún más fuerte, y en total costó a los americanos ochenta y tres bombarderos.

El segundo momento cumbre de la ofensiva americana de bombardeo diurno se presentó el 14 de octubre, cuando un total de 291 "Fortalezas Volantes" B-17 despegó de sus bases en Inglaterra para acabar con las fábricas de rodamientos de Schweinfurt. Esta vez la reacción de la caza alemana fue, según palabras de los historiadores oficiales americanos, "sin precedentes en su magnitud, en la inteligencia con que había sido planeada, y en la eficacia con que se había ejecutado". Una vez más la batalla aérea discurrió a lo largo de casi todo el recorrido de los bombarderos hacia su objetivo, y oleada tras oleada de cazas armados con ametralladoras y cañones ordinarios llevaban la lucha a su propio terreno, mientras otros disparaban sus cañones de grueso calibre y cohetes desde fuera del alcance del fuego defensivo. Cualquier bombordero tocado que se salía de la formación era inmediatamente atacado y exterminado por los cazas.

Muchos de los cazas monomotores pudieron aterrizar para repostar de munición y combustible después de su primer ataque y volver a entrar en acción al regreso de los bombarderos hacia sus bases en Inglaterra. En total entraron en acción en esta operación unos 300 cazas monomotores, 40 bimotores y algunos cazas nocturnos. El resultado de este segundo ataque sobre Schweinfurt fue un auténtico desastre para los americanos. Fueron derribados 60 "Fortalezas Volantes", 17 sufrieron grandes daños y 121 más regresaron con daños de menor importancia. De esta forma, de la fuerza original de 281 bombarderos que salieron de Inglaterra en la mañana de aquel día, un total de 199 habían sido destruidos o sufrido daños. El fuego defensivo de los B-17 había causado la destrucción de sólo 38 cazas alemanes, y desperfectos a veinte más. Una vez más se interrumpió la ofensiva de bombardeo diurno contra objetivos en el interior de Alemania.

Arriba: **Bf 109G.** Izquierda: **Focke Wulf 190 portando cohetes de 210 mm.**
Ambos cazas actuaron en la defensa de Alemania sobre su territorio.

Para los alemanes, la victoria sobre los atacantes de Schweinfurt sirvió para confirmar lo acertado de sus medidas defensivas para oponerse a las incursiones americanas de bombardeo diurno: las grandes cantidades de cazas convencionales monomotores y bimotores dotados de cañones de calibre pesado y medio y cohetes aire-aire, podían infligir, y lo habían demostrado, grandes pérdidas sobre las formaciones enemigas de bombardeo.

El nuevo y revolucionario caza a reac-

ción Messerschmitt 262 había estado realizando sus vuelos de prueba desde el verano de 1942, y a mediados de 1943 se consideró que el modelo ya estaba preparado para pasar a su fase de producción en serie. Con una velocidad máxima superior a los 800 km/h., el nuevo avión estaba siendo solicitado impacientemente por el general Adolf Galland, para su fuerza de caza. El aparato fue preparado para entrar en servicio con los *Jagdgeschwader*.

Pero si por entonces los alemanes estaban satisfechos con el sistema de defensa diurna de su territorio, su fuerza de bombardeo estaba todavía resentida de su fracaso al no poder con las tropas aliadas cuando éstas desembarcaron en Salerno durante la invasión de Italia. Este era el panorama cuando Hitler asistió a una demostración especial del Me 262 en Insterburg, Prusia Oriental, el 26 de noviembre de 1943, un mes después de la victoria de Schweinfurt. Con el piloto de pruebas Gerd Lintner a los mandos, el sexto prototipo del nuevo reactor hizo una demostración impresionante. Hitler preguntó casualmente a Willi Messerschmitt, el diseñador del aparato, quien estaba a su lado, si el Me 262 podría transportar bombas. De forma igualmente casual, éste contestó que sí. Para Hitler, el grácil reactor pareció ser la respuesta a la necesidad más perentoria de la Luftwaffe en esos momentos: un avión rápido capaz de transportar bombas y que pudiera penetrar incluso a través de las más poderosas defensas de cazas aliadas, y deshacer cualquier intento angloamericano de desembarcar tropas en la costa noroeste de Europa. Fue así como empezó a cristalizar la idea de Hitler. El 5 de diciembre, Goering recibió el siguiente telegrama, firmado por el asesor de la Luftwaffe de Hitler:

"El Führer ha llamado nuestra atención una vez más sobre la tremenda importancia de la producción de aviones a reacción para su empleo como caza-bombarderos. Se impone que la Luftwaffe tenga preparado un cierto número de caza-bombarderos a reacción para entrar en servicio en la primavera de 1944. Cualquier dificultad ocasionada por falta de personal o de materias primas tendrá que ser resuelta con los mismos recursos de la Luftwaffe, hasta que tales dificultades sean superadas".

Es indudable que de haber existido en estos momentos muchos centenares de caza-bombarderos a reacción, habrían causado grandes problemas ante cualquier intento de invasión. Pero la decisión de producir el Me 262 como un caza-bombardero significaba que el aparato tenía que ser extensamente modificado y preparado para su nueva misión. Todo esto llevaba su tiempo. El resultado fue un retraso de seis meses en su puesta a punto. Y durante estos seis meses, se iba a perder la batalla más importante de toda la guerra, en lo que concernía a los alemanes; se iba a perder porque la Luftwaffe carecía de un caza de "performances" realmente buenas; como el Me 262. Por diciembre de 1943 no había una necesidad vital de un caza de muy elevadas "performances". Por eso, en el momento en que Hitler decidió que la producción inicial del Me 262 debía ser en concepto de caza-bombardero, la decisión era razonable. Razonable en tanto no se operara un cambio radical en la situación aérea sobre Alemania, y siempre que se pudiera disponer a tiempo del caza-bombardero en grandes cantidades, para entrar en acción contra cualquier intento de invasión.

Durante el invierno de 1943 empezó a dar sus frutos la campaña de gran prioridad emprendida por los técnicos alemanes para producir un equipo que contrarrestara la táctica *Window* utilizada por los ingleses durante sus incursiones nocturnas. Ahora ya se disponía de los nuevos cazas nocturnos equipados con el nuevo aparato de radar, el SN-2. Dado que el SN-2 trabajaba en una frecuencia mucho más baja que el primitivo *Lichtenstein*, al que reemplazaba, no era afectado tan radicalmente por las nubes *Window*. La introducción del nuevo radar, combinado con la cada vez más eficaz táctica *Zahme Sau*, iba a tener un efecto muy importante en las batallas nocturnas libradas en el invierno de 1943-1944.

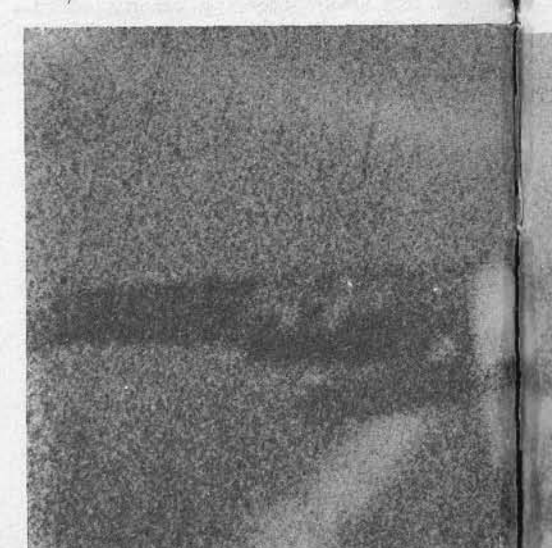
El 3 de noviembre de 1943, el Mariscal del Aire Sir Arthur Harris, Jefe del Mando de Bombardeo británico, había enviado el siguiente comunicado a Churchill: "Podemos reducir a ruinas Berlín de punta a punta con la ayuda de la USAAF. Puede costarnos de 400 a 500 aviones. A Alemania le costará la guerra". Era ésta una clase de promesa ante las que Winston Churchill no podía resistirse, y Harris recibió permiso para lanzar lo que posteriormente pasara a ser conocida como la "Batalla de Berlín". Pero la USAAF, todavía lamiéndose sus heridas después del desastroso ataque a Schweinfurt, no "ayudaría". Harris decidió hacerlo solo.

El primer ataque a Berlín, dentro de la nueva serie, tuvo lugar la noche del 18 de noviembre, y sólo nueve de los 444 aviones que entraron en combate no regresaron. Hubo tres ataques más sobre la capital alemana en noviembre, y cuatro en diciembre. En todas las ocasiones, el mal tiempo impidió que los defensores infligieran serias pérdidas, pero por la misma razón, los bombarderos no consiguieron un elevado grado de concentración en sus ataques.

De pronto, con el comienzo del nuevo año, las pérdidas inglesas empezaron a aumentar alarmantemente. La primera de estas costosas batallas tuvo lugar el 21 de enero, cuando una fuerza de 649 aviones atacó Magdeburg. Cincuenta y cinco bombarderos no regresaron a sus bases. Las tripulaciones de los bombarderos consiguieron destruir sólo siete cazas nocturnos alemanes. Uno de estos fue un Ju 88 pilotado por el entonces as de caza nocturna Major Príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein. Wittgenstein era el comandante del *NJG/2*, y había despegado de Stendal, cerca de Berlín, a las 21,00 horas de aquella tarde para efectuar una patrulla *Zahme Sau*. Ahora es su operador de radar, el cabo Ostheimer, quien relata lo ocurido:

"Alrededor de las 22,00 horas capté el primer contacto en mi aparato de radar (SN-2). Di al piloto instrucciones y al poco rato divisábamos nuestro objetivo: era un Lancaster. Nos colocamos en posición de disparo y abrimos fuego. Inmediatamente empezaron a surgir llamas de su ala izquierda. Enfiló hacia tierra en un ángulo inclinado y entró en barrena. Entre las 22.00 y las 22.05 el bombardero se esrrelló con una violenta explosión. Yo observé cómo se estrellaba.

"Buscamos otro blanco. En algunas ocasiones yo podía ver hasta seis aviones reflejados en mi radar. Después de varias correcciones más, estuvo ante nuestra vista el blanco siguiente, otro Lancaster. Después de los primeros disparos se inició un pequeño incendio y el aparato se le desprendió su ala izquierda, cayendo en picado vertical. Al cabo de muy poco tiempo vi cómo se estrellaba. Eran entre las 22.10



Un Fw 190 siendo atacado por un caza americano. Foto del fatal momento sacada por una cámara desde el caza americano.

y 22.15. Cuando se estrelló pude escuchar grandes detonaciones; la mayoría de ellas probablemente al hacer explosión su carga de bombas.

"Después de un corto intervalo vimos un nuevo Lancaster. Tras una larga sucesión de disparos, el bombardero se incendió y se estrelló contra el suelo, como los anteriores. Cuando esto ocurría eran entre las 22.25 y 22.30. Inmediatamente después vimos aún otro cuatrimotor de bombardeo: estábamos en medio de la formación. Después de una pasada disparando, este bombardero cayó a tierra envuelto en llamas, a aproximadamenet las 22.40 horas. También vi cómo se estrellaba.

"Otra vez tenía ante mi pantalla un nuevo blanco. Después de algunas correcciones vimos otro Lancaster. Hubo un solo ataque antes de que el aparato empezara a desprender llamas de su fuselaje. Nos pusimos en posición de seguir atacando, y cuando el comandante Wittgenstein se disponía a disparar de nuevo, hubo una serie de terribles explosiones y chispas en nuestro propio avión. Inmediatamente se declaró un incendio en el ala izquierda y el aparato empezó a descender. Según veía esto se desprendió la cúpula de la cabina donde me encontraba y oí gritar por el intercomunicador: "*Raus!* (¡Saltad!). Me quité la mascarilla de oxígeno y el casco y salté del avión. Al cabo de unos segundos se abrió mi paracaídas y aterricé al este de la presa de Hohengöhrener, cerca de Schönhausen."

El cuerpo de Wittgenstein fue encontrado al día siguiente entre los restos de su aparato. Murió con un total de 83 victorias en su haber. Su Ju 88 fue derribado por uno de los bombarderos de la formación.

Según avanzaba el nuevo año, la Luftwaffe pudo asestar golpes cada vez más duros a los atacantes nocturnos. El 28 de enero fueron derribados cuarenta y tres bombarderos de una flota de 683 que atacó Berlín, y el mes siguiente fue todavía peor. El 15 de febrero la RAF perdió 42 unidades de bombardeo de 891 que salieron hacia Berlín, y cuatro días más tarde, 78 no regresaron a sus bases, de 823 que atacaron Leipzig; en marzo, 72 bombarderos de 811 que atacaron Berlín el día 24, tampoco regresaron. Incluso el ataque a Essen, favorable a los británicos, dos días más tarde, donde sólo se perdieron nueve aviones de una fuerza de 705, se vio ensombrecido por el precio total, terriblemente elevado.

El apogeo de esta fase de la ofensiva de bombardeo nocturno tuvo lugar el 30 de marzo de 1944, cuando una fuerza compuesta de 781 Lancaster y Halifax despegó para atacar Nuremberg. Era una noche de luna, y la temperatura era tan baja que los bombarderos dejaban tras ellos densas estelas de condensación, un fenómeno relativamente raro a los 5.000 ó 6.000 metros de altitud a que volaban los bombarderos ingleses. Al mismo tiempo, los fuertes vientos que soplaban a esa altitud hicieron que la formación perdiera cohesión, y los aviones se vieron dispersados sobre un área muy amplia. Esa noche la organización de caza alemana trabajó perfectamente, y veintiún *Gruppen* de cazas nocturnos *Zahme Sau* —unos 200 aparatos—fueron puestos en zafarrancho de combate. El resultado fue una larga batalla que terminó en auténtico desastre para la fuerza británica. Fueron derribados 94 bombarderos y recibieron serios daños otros cuarenta y seis.

Si Schweinfurt había marcado un cambio de política para los bombardeos americanos, ahora Nuremberg determinaba otro para los ingleses. La fuerza de bombarderos nocturnos interrumpió tempoalmente sus ataques a ciudades muy en el interior de Alemania, y en cambio—como ya estuviera previamente proyectado—empezó sus ataques sistemáticos a los medios de comunicación de Europa occidental, en preparación a la ya no lejana invasión.

Habíamos dejado a la fuerza americana de bombardeo estratégico a mediados de octubre de 1943, cuando todavía estaba lamiéndose las heridas sufridas durante el ataque a Schweinfurt. Al principio del año siguiente, algunos alemanes opinaban que lo peor de la defensa de su patria había pasado ya, pues la ofensiva diurna americana había sido contenida y los bombardeos nocturnos ingleses sufrían pérdidas cada vez mayores. Pero el primer mes de este nuevo año se encargó de devolver a los optimistas a la cruda realidad; no se había llegado al final de los ataques diurnos, sino simplemente al final de la primera fase. La respuesta americana a las defensas de caza alemanas fue la misma que la Luftwaffe había practicado durante la Batalla de Inglaterra en 1940: la escolta de caza. Al portar grandes depósitos lanzables de combustible, los Republic P-47 Thunderbolt y North American P-51 Mustang tenían un radio de acción suficiente para acompañar a las formaciones de bombarderos hasta las profundidades del territorio alemán. Y, al contrario que los Bf 110 que volaran sobre Inglaterra, los cazas de escolta americanos no eran "patos cojos" comparados con sus adversarios. Realmente el P-51 podía superar a cualquiera de los oponentes de su clase. Los depósitos lanzables reducían su velocidad máxima en 56 km/h., pero una vez éstos habían sido soltados, el caza resultaba más de 80 km/h. más rápido que las versiones bien armadas del Bf 109 y Fw 190. El Thunderbolt era ligeramente menos manejable que el Mustang, pero su resistencia y capacidad para encajar los más duros castigos se hicieron legendarias.

En enero, los cazas de escolta acompañaron a los B-17 hasta Münster y Kiel; en marzo, los P-51, con dos tanques auxiliares lanzables de 75 galones cada uno (348 litros) pudieron volar hasta Berlín y regresar; más tarde, con un par de depósitos de 490 litros, los Mustang tenían un radio de acción de 1.300 km.—suficiente para llegar casi a cualquier objetivo dentro de la Europa ocupada por los alemanes.

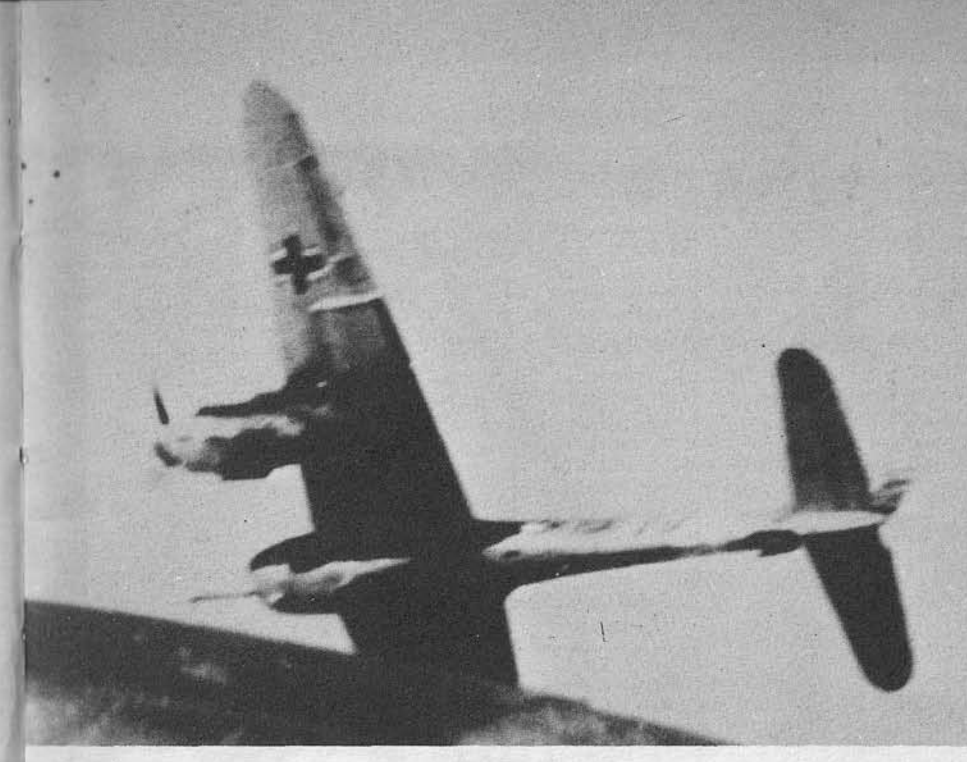
El efecto de todo esto sobre las defensas alemanas fue inmediato y devastador. El *Oberstleutnant* Heinz Knocke, quien volaba en los Bf 109 con el *JG 11/II*, escribiría posteriormente: "La formación de bombarderos va a unos 2.000 metros por debajo de nosotros—600 u 800 bombarderos pesados dirigiéndose hacia el Este. Paralelos a la formación y sobre la misma van los cazas de escolta.

"Ahora me encuentro absorto en la emoción de la lucha. Specht inclina el extremo de su ala izquierda, y nos lanzamos al ataque. Messerschmitt tras Messerschmitt siguen en pos de él.

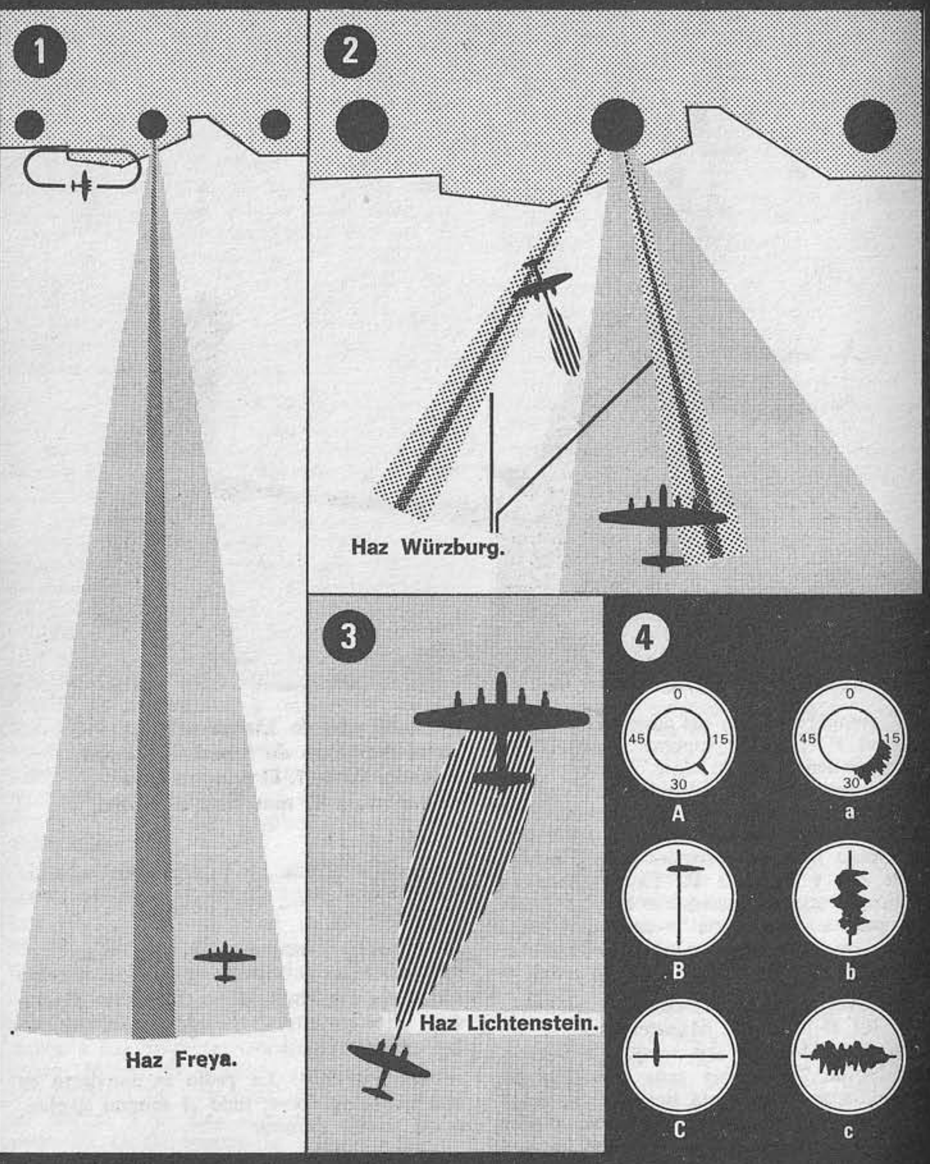
"¡A por ellos! La radio se convierte en una babel de voces, todo el mundo hablando al mismo tiempo.

"Compruebo mis ametralladoras y ajusto los visores según descendemos sobre nuestros blancos. Después agarro fuertemente la palanca con ambas manos, tanteando los gatillos con mis dedos pulgar e índice derechos. Echo una mirada hacia atrás. Los Thunderbolts descienlen en persecución nuestra.

"Nosotros somos más rápidos, y antes de que puedan interceptarnos, damos alcance a las "Fortalezas Volantes". Presiono los ga-



Un caza pesado Messerschmitt 410 en el momento de rebasar al avión atacado, un B-17. El primero lleva un cañón de 50 mm. bajo el morro.



Sistemas de radar alemanes. 1. Desde estaciones de radar emplazadas a través del Norte de Europa, a intervalos de 32 kilómetros, una primera alarma del radar Freya detectaría a los bombarderos. 2. Al ir acercándose los bombarderos, un gigantesco y estrecho haz de corto alcance, llamado Würzburg, se fijaría insistentemente a ellos, y finalmente, otro haz sobre uno de los cazas nocturnos dependientes de la estación radar encargada de vigilar un sector. Después el caza sería dirigido hacia la parte trasera del bombardero hasta que el radar Lichtenstein de los cazas entrase en contacto con el objetivo enemigo. 4 A, B y C. Pantallas Würzburg. Los grabados B y C muestran, respectivamente, la elevación y la posición lateral; cuando ambas señales quedan centradas, el radar está colocado sobre el objetivo. a, b y c. Efecto de la señal producida por nubes de tiras de papel de aluminio (llamadas «window») arrojadas desde los aparatos aliados para interferir su detección.

tillos y mi avión se extremece por efecto del retroceso.

"¡A por ellos!"

"Los proyectiles de mi cañones abren agujeros en el ala de la Fortaleza. ¡Maldición! Yo había estado apuntando a la cabina.

"Asciendo casi verticalmente para situarme de nuevo a espaldas de la formación, seguido por mi escuadrilla. En este momento los Thunderbolts están encima de nosotros. Se entabla una encarnizada lucha. En varias ocasiones intento maniobrar para colocarme en posición de disparo respecto a alguno de los bombarderos, pero cada intento resulta fallido, pues siempre tengo a mi cola dos, cuatro, cinco, o incluso diez Thunderbolts."

Mandados por el general William Kepner, los cazas de escolta americanos son más y más agresivos cada mes que pasa. Kepner no obligaba a sus pilotos a mantenerse inmediatamente en las proximidades de los bombarderos, sino que, por el contrario, dejaba a la discreción de sus subordinados más veteranos la determinación de perseguir a los cazas alemanes que intentaban escapar del área de combate.

Al aumentar progresivamente el número de aviones de caza de escolta, la situación se hizo insostenible para la Luftwaffe. Las primeras en sufrir grandes pérdidas fueron las unidades de caza dotadas de bimotores. Por ejemplo, el 16 de marzo, 43 Messerschmitt Bf 110 del *ZG 76/III* salieron a interceptar una formación de B-17 cerca de Augsburg, pero antes de que los alemanes pudieran abrir fuego, atacaron los Mustang. En la batalla unilateral que siguió, varios de los Bf 110 fueron derribados en un abrir y cerrar de ojos, y el resto de los interceptores fue terriblemente acosado en su regreso a su base; en total fueron destruidos 26 de los cazas alemanes. No tardó en llegar el momento en que los cazas bimotores se vieran obligados a interrumpir sus salidas a la luz del día contra los ataques de bombardeo.

Antes de que los americanos pusieran en servicio sus escoltas de caza, los alemanes habían dedicado grandes esfuerzos a aumentar el poder ofensivo de sus cazas monomotores, de forma que pudieran destruir más fácilmente a los bombarderos americanos, de construcción muy robusta. Pero el armamento extra representaba peso extra también, y esto colocaba a los pilotos alemanes en posición poco envidiable si tenían que pelear cuerpo a cuerpo con los cazas de escolta americanos. El general Adolf Galland, Jefe del Mando de Caza alemán, trató de superar este problema formando *Gruppen* de caza separados: "pesados" y "ligeros". Los primeros estaban formados por aviones Bf 109 y Fw 190 dotados de pesado armamento, y destinados a atacar a los bombarderos, mientras que los últimos estaban constituidos por Bf 109 ligeramente armados para luchar contra las escoltas de caza. Pero esta táctica no tuvo mucho éxito: los americanos se presentaban a menudo en tales cantidades que podían perfectamente exterminar a las unidades "pesadas" una vez habían dado buena cuenta de las "ligeras".

En abril de 1944 Galland tuvo que informar a sus superiores en los siguientes términos: "Entre enero y abril de 1944 nuestro arma de caza diurna ha perdido más de 1.000 pilotos, entre los que se incluyen nuestros mejores jefes de *Staffel, Gruppe* y *Geschwader*. Cada incursión enemiga nos viene costando la pérdida de 50 pilotos. Nuestra fuerza empieza a dar señales de agotamiento." Los alemanes empezaban a perder el control del espacio aéreo sobre su propio país.

Tal fue así que los renovados ataques americanos a la luz del día sobre la industria alemana pudieron acabar no sólo con los objetivos, sino también con la fuerza de caza. Para la Luftwaffe la única solución verdadera para el problema de las escoltas de caza era el Me 262, caza a reacción, pues sólo este aparato era lo bastante rápido para zafarse de los cazas americanos. Pero Hitler había ordenado que las series iniciales de producción fueran empleadas como cazabombarderos, y la necesidad de modificar su estructura para permitirle transportar bombas había retasado su producción en varios meses. El resultado fue que a principios del verano de 1944 se disponía todavía de muy pocos de estos aviones a reacción. El gran desastre, ante cuya visión se suicidara Jeschonnek, se acercaba a pasos agigantados.

Se reanudan los ataques a Inglaterra

Los poderosos ataques de bombardeo anglo-americanos sobre Alemania despertaron en Hitler deseos de venganza, por lo que decidió devolver los ataques sobre las ciudades inglesas. Consecuentemente, el 3 de diciembre de 1943, Goering decía al *Generalmajor* Diettrich Peltz, su jefe de bombardero en el Oeste, lo siguiente: "Para vengar los ataques de terror llevados a cabo por el enemigo, he decidido intensificar la guerra aérea sobre Inglaterra por medio de ataques concentrados sobre sus ciudades, especialmente centros industriales y puertos."

A la empresa se le dio el nombre de "Operación *Steinbock*" (Ibice). A principios de 1944 los alemanes habían reunido una fuerza de casi 400 bombarderos medios y pesados en el Oeste; compuesta por aviones Ju 88, Ju, 188, Do 217, Me 410 y He 117 (este tipo había sido puesto en servicio incluso sin que hubiera sido resuelto el problema de los incendios de sus motores). Además había una unidad de caza-bombarderos, la *SKG 10,* con Fw 190.

Peltz inició sus ataques a Londres en la noche del 21 de enero de 1944, al mismo tiempo que la RAF bombardeaba Magdeburg. Los bombarderos alemanes atacaron en dos compactas e independientes oleadas, con un total de 447 aparatos. Ante la fuerte defensa inglesa, la fuerza atacante sufrió grandes pérdidas a cambio del poco daño conseguido. Un segundo ataque a Londres el 29 de enero, con 285 aviones, consiguió poco más que el primero, y las dos incursiones sirvieron para menguar en 57 aviones la fuerza tan pacientemente reunida por Peltz (el 7,8 por cien de los aparatos empleados). Durante la operación "Ibice", el *KG 66/I* del *Major* Helmut Schmidt, equipado con Ju 88 y Ju 188 proporcionaba señalización del objetivo al resto de la fuerza. La práctica era que los primeros aviones señalizadores llegaran sobre el objetivo volando a gran altitud, a veces a más de 9.000 metros, algunos minutos antes que el grueso de la fuerza. Los señalizadores lanzaban entonces bengalas sobre el objetivo, a cuya luz los otros aviones que volaban a bajo nivel dejaban caer bombas marcadoras del mismo, produciendo incendios de color blanco, verde o amarillo.

La Luftwaffe regresó sobre Londres siete noches en febrero, y el 18 y 20 de aquel mes efectuó dos ataques bien concentrados sobre la capital. A partir de marzo, el objetivo de sus ataques se amplió a los puertos, donde se concentraba la flota para la invasión del Continente, y Portsmouth, Plymouth, Weymouth, Bristol y Falmouth acusaron la huella del paso de la Luftwaffe.

Podemos examinar el desarrollo de estos ataques desde el punto de vista alemán, a partir de los relatos de uno de los participantes en algunos de ellos, Gefreiter Rudi de la operación "Ibice" como navegante-Prasse. Este voló en varias de las salidas de la operación "Ibice" como navegante-bombardero en un Ju 188 del *KG 2.* Describe aquí su actuación en el ataque a Bristol con 91 aviones en la noche del 13 al 14 de mayo. El Ju 188 despegó de Vannes, en Bretaña, a las 00,30 horas, con el Feldwebel Hans Engelke a los mandos; llevaba una carga de dos bombas de 990 kg. y otras dos de 45 kg.

"Seis mil metros. Ahora ascendemos a razón de 180 metros por minuto, a una velocidad de 500 km/h. Ante nosotros aparece la línea oscura de la costa inglesa. Todavía no han dado señales de vida ninguna de las defensas; los largos haces de los reflectores no nos buscan todavía, pero sabemos que ya, diez minutos antes de cruzar la costa, el enemigo está esperándonos preparado. Ahora empiezan a sonar las sirenas en las ciudades costeras y los primeros cazas nocturnos inician su despegue. Hans empieza a encabritar su avión—girando, ascendiendo, picando—, pues nada es tan peligroso como mantenerse horizontal en un rumbo constante durante mucho tiempo.

"Según cruzamos la línea costera empiezan a encederse los primeros reflectores; dos, cuatro, cinco haces luminosos nos buscan. Detrás de nosotros quedan muchos más, seguramente unos cincuenta: éste es el famoso cinturón inglés de reflectores costeros. De nuevo se hace la oscuridad al dejar atrás la zona de reflectores. Ante nosotros aparece Bristol, nuestro objetivo.

"Llegamos a las afueras de la ciudad a una altitud de 7.500 metros. De pronto, dos grandes tentáculos de luz inundan la cabina cegadoramente. Hemos sido atrapados por dos reflectores, que nos siguen en nuestro vuelo: "¡Conecta el aparato interceptor!", grita Hans (el bombardero llevaba un transmisor de radar que interfería los aparatos de control de los reflectores). Extiendo mi mapa para producir sombra, a fin de que el piloto pueda ver sus instrumentos. Descendemos 300 metros girando al mismo tiempo hacia la izquierda; después proseguimos nuestra marcha. Los dos reflectores, a los que se habían unido otros dos, barrían el cielo en nuestra búsqueda, pero nosotros nos encontrábamos amparados por la oscuridad. "¡Artillería antiaérea pesada!", grita Erich, el artillero de la parte inferior del fuselaje, y Hans inmediatamente cambia de curso. Allí, sobre nosotros, a unos 8.000 metros, estallan las primeras ocho granadas.

"Más reflectores horadan la oscuridad, y se multiplican los estallidos de las granadas antiaéreas. ¡Ha empezado el baile!

"El piloto vuela bien, improvisando ante nuestros ojos un auténtico programa de acrobacia.

"A la izquierda y por debajo de nosotros desciende una llameante antorcha roja. Yo anoto en mi libro de bitácora: "avión derribado a las 00.42 horas al suroeste de Bristol". "Las 00.45 horas. Empiezan a florecer los primeros incendios sobre la ciudad, iluminando los blancos deslumbrantemente. Sobre ellos quedan suspendidas las hileras de bengalas verdes que parecen flotar en el aire al descender muy lentamente. En tiera, la artillería antiaérea concentra su fuego sobre los trazadores de blancos en un intento desesperado de derribarlos, pero es demasiado tarde. Sobre la ciudad están haciendo explosión grandes cantidades de pesadas bombas, y empiezan a elevarse hacia el cielo los primeros incendios de color rojo oscuro.

"Una breve ojeada al mapa—eso de ahí tiene que ser el puerto. Doy un leve codazo a Hans y señalo hacia la derecha: "¡Atacaremos!"

"Compuertas de bombas abiertas! ¡Bombas fuera!

"Hay una leve sacudida en el avión al caer nuestras bombas.

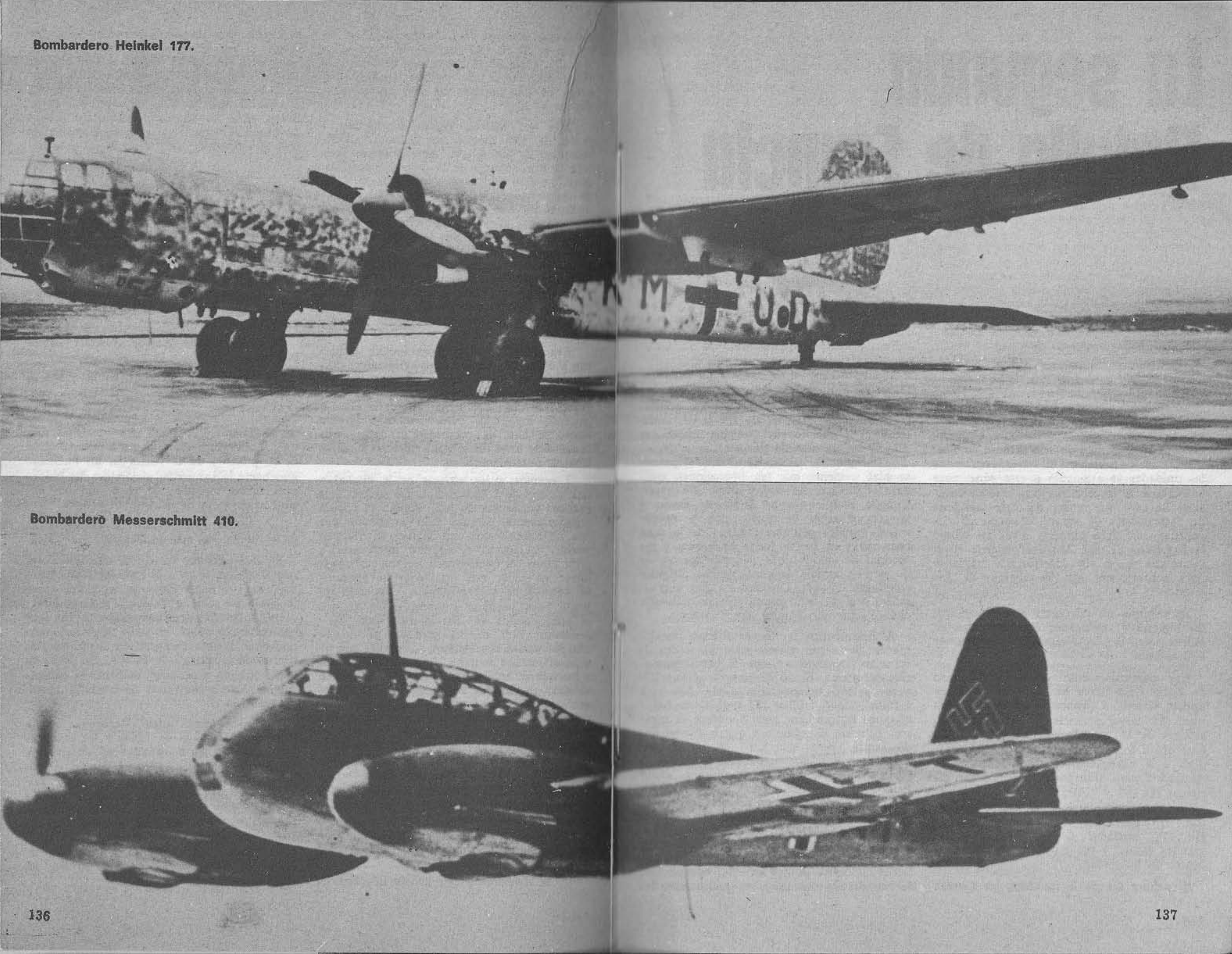
"¡Cerradas compuertas de bombas!

"Nuestro Dora, ahora dos toneladas más ligero, obedece perfectamente a los mandatos de su piloto y da la vuelta en un inclinado giro hacia la izquierda, alejándose del blanco con rumbo suroeste. Al poco rato nos encontramos fuera de la zona de peligro."

El Junkers 188 aterrizó en Vannes a las 03.05 horas, sin más incidentes.

Por los informes británicos sabemos ahora que el ataque costó a la Luftwaffe seis bombarderos, no había sido tan fructífero como le había parecido a Prasse. De las ochenta y tres toneladas de bombas que se dijo que habían caído sobre el suelo inglés aquella noche, sólo unas tres cayeron dentro de los límites de la ciudad de Bristol. En 1944 ya había llegado a ser muy eficiente la organización inglesa encargada de producir incendios-señuelo.

Las operaciones "Ibice" llegaron a su fin a últimos de mayo de 1944, y las unidades que tomaron parte en ellas se sentaron a lamerse sus heridas. Pero el tiempo de reposo iba a ser demasiado corto, pues a primeros de junio desembarcaron las fuerzas aliadas en la costa Norte de Francia, en Normandía. Las pérdidas sufridas por la fuerza de bombardeo alemana sobre Inglaterra habían sido bastante serias, pero no eran casi nada comparado con lo que les esperaba.



Bombardero Heinkel 177.

Bombardero Messerschmitt 410.

La segunda Batalla de Francia

En la primavera de 1944 estaba bastante claro para los alemanes que la invasión aliada de Francia no tardaría en producirse, aun así, la intensa presión del frente Oriental, unida a la necesidad de una defensa en Alemania, imposibilitaban el hacer regresar a las unidades ya asignadas a esta zona, para enfrentarse a la creciente amenaza de invasión. Se tuvo que retirar del Este una flota de 550 aviones de ataque al suelo en vísperas de una gran ofensiva rusa; así reunió la *Luftflotte III* del Mariscal Sperrle en el Oeste una fuerza algo inferior a la empleada para contrarrestar los desembarcos de Salerno.

El 5 junio, un día antes a aquél en que los ingleses y americanos desembarcaron en Normandía, la *Luftflotte III* constaba de 810 aviones.

Era particularmente grave la debilidad de dicha flota aérea en tipos de reconocimiento táctico, al disponer sólo de 25 aparatos. Su mayor potencial lo constituían 200 aviones de la unidad *Fliegerkorps X,* con base en el Sur de Francia, destinada a ataques a la navegación. Estos aviones, todos equipados para transportar las bombas dirigidas Hs 293 y "Fritz X", o torpedos, servirían para enfrentarse a las primeras oleadas. En particular, se esperaba que el He 177, portador de missiles, cosechara grandes éxitos, y era muy elevada la moral dentro de la unidad.

El primer día de la invasión, las fuerzas aéreas combinadas aliadas operaron con más de 3.000 bombarderos y 5.000 cazas y cazabombarderos. La *Luftflotte III* se derrumbó totalmente; cuando sus unidades intentaron romper las cabezas de puente fueron despedazados por los cazas defensores, y pronto se hizo evidente que las operaciones antinavales diurnas no tenían nada que hacer. Cuando el *Fliegerkorps X* intentó atacar a la concentración de navíos por la noche, sufrió grandes pérdidas a cargo de la caza nocturna y el fuerte fuego antiaéreo, y las cortinas de humo utilizadas por los navíos de escolta impidió que las bombas dirigidas resultaran eficaces. Durante los diez días siguientes al de la invasión, sólo se perdieron cinco navíos por ataques aéreos directos.

Al desembarcar las tropas aliadas, los alemanes efectuaron movimientos planeados de refuerzo, llegando aviones de otros escenarios de guerra. El 10 de junio llegaron 300 cazas y 150 bombarderos desde Alemania e Italia y la *Luftflotte III* tuvo hasta 1.000 aparatos de combate para oponerse al invasor. Esto era el máximo a que la fuerza podía aspirar, pero incluso así, los pilotos alemanes tendrían que luchar en la desequilibrada proporción de 1 a 8. Durante algún tiempo la Luftwaffe intentó emplear unidades interceptadoras recién llegadas, procedentes de la defensa de Alemania, en misiones de ataque al suelo, en un esfuerzo por superar la gran falta de personal especializado en este trabajo. Pero debido a la gran inexperiencia de los pilotos en estas operaciones, los resultados obtenidos no justificaron las grandes pérdidas. Además, la fuerza de caza tuvo que ser dividida todavía más por la necesidad de proporcionar escoltas.

En definitiva; que los planes alemanes tan cuidadosamente elaborados de empleo de grandes cantidades de aviones de ataque al suelo para destruir a los aliados cuando éstos desembarcaran, fracasó estrepitosamente. Además, los poderosos ataques americanos e ingleses a la retaguardia colocaron a la Luftwaffe a la defensiva, obligándola a centrar gran parte de su esfuerzo en la protección de sus propias instalaciones. Las tropas alemanas en tierra tenían que defenderse por sí solas, y debido al retraso en el programa del Me 262 mientras era convertido en caza-bombardero, no se veían aviones a reacción por ningún sitio.

Mientras tanto, en el mar, las defensas nocturnas y diurnas obligaban a los alemanes a cejar en su intento de atacar a la navegación con missiles y torpedos. A cambio, concentraron sus esfuerzos en operaciones de minado de las aguas de poca profundidad por las que pasarían los navíos aliados. A finales de julio la Luftwaffe efectuó más de 1.500 salidas de esta clase, colocando entre 3.000 y 4.000 minas de todo tipo. Esto causaba a los aliados serios inconvenientes, pues las nuevas minas de presión demostraron ser muy difíciles de rastrear y la única forma de luchar contra ellas era ir a paso de tortuga cuando los barcos navegaban por aguas poco profundas. A finales de julio las minas habían originado la pérdida de siete destructores, dos dragaminas y diecisiete mercantes y buques auxiliares. Aunque los efectos acumulados fueron grandes y causaron dificultades y retrasos, estas operaciones de la Luftwaffe nunca fueron decisivas. A lo más que podían aspirar los alemanes era a retrasar el momento en que los aliados se asentaran firmemente en la costa, lo que, teniendo en cuenta la debilidad de la *Luftflotte III,* era la única manera de conseguirlo con alguna posibilidad de éxito. Durante los meses de junio y julio la Luftwaffe se enfrentó con el problema de paliar la superioridad aérea de los aliados en el Oeste, pero sin éxito. Los aeródromos de la Luftwaffe sufrieron todo el peso de la fuerza de bombardero aliada, y los ataques se repetían una y otra vez sobre las bases más importantes, hasta inutilizarlas totalmente.

Al establecerse las fuerzas inglesas y americanas en el Norte de Francia en mayor número, resultó imposible para los alemanes contenerles en la cabeza de puente de Normandía. A finales de julio, las fuerzas americanas del flanco derecho aliado rompieron la línea defensiva alemana y empezaron a avanzar a lo largo del extremo Este de la península de Cherburgo. En su extremo Sur están los pueblos de Avranches y Pontaubault y los puentes sobre los ríos See y Sélune. En su rápido avance hacia el Sur los americanos capturaron intactos los puentes y el general Patton, valorando esta oportunidad, cruzó a sus fuerzas apresuradamente por estos puentes. El famoso historiador Chester Wilmost posteriormente escribió: "Patton no perdió tiempo en elaborar planes de batalla. El estrangulamiento de la úncia carretera que va de Avranches a Pontaubault se convirtió en una auténtica pista de carreras. En la entrada los mandos dirigían sus unidades en cualquier orden. A la salida se asignaba a cada división una de las carreteras que irradiaban de Pontaubault, hacia las que se dirigían sus unidades nada más salir del estrecho cuello de botella que constituía la carretera de unión entre Avranches y Pontaubault.

Desafiando todo principio de estrategia y reglas de libros de texto, Patton hizo pasar siete divisiones por esta carretera única en setenta y dos horas." Una vez fuera de este cuello de botella, las unidades blindadas americanas se abrieron en abanico, desplazándose la mayoría hacia el Este en una tenaza devastadoramente potente que no tardaría en carcar dos grupos de ejército en la bolsa de Falaise.

Los puentes de Avranches y Pontaubault eran, como ambos bandos pudieron constatar, la clave de la batalla en tierra. La *Luftflotte III* hizo un esfuerzo exhaustivo para suprimirles, incluyendo aviones Do 217 portadores de bombas Hs 293, la primera vez que se usaban estas bombas contra objetivos terrestres. Pero los cazas nocturnos americanos e ingleses eliminaron a los bombarderos, y fracasaron cuantos intentos realizó la Luftwaffe por destruir los puentes.

Agosto de 1944 vio la retirada de las fuerzas alemanas de Francia. El jefe de caza de la Luftwaffe en el Oeste, general Bülowins, hizo denodados esfuerzos por mantener su presencia en el aire, pero esto cada vez era más difícil al ser obligadas las distintas unidades a retirarse a bases en Holanda y Alemania. A mediados de septiembre los alemanes habían sido virtualmente arrojados de Francia y Bélgica. La segunda batalla de Francia finalizó, y a la Luftwaffe le fue permitido jugar un papel muy reducido en ella. Pero incluso mientras la batalla estuvo en su apogeo, los alemanes hacían un último intento de machacar Londres.

El bombardeo robot

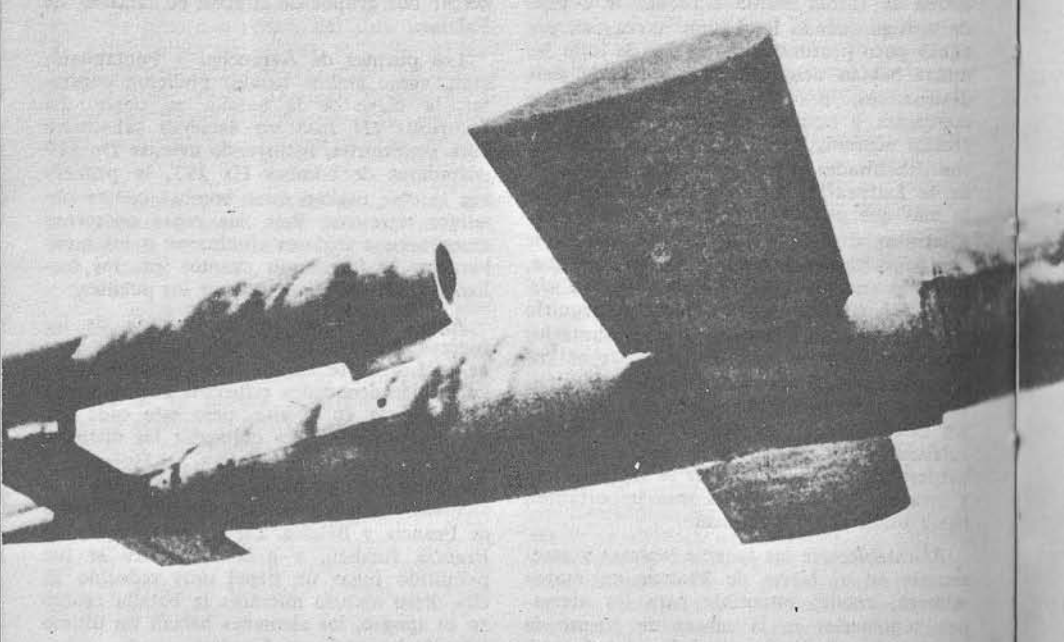
La Fieseler Fi 103 o FZG 76, más familiarmente conocida como V-1 (abreviatura de *Vergeltunsgwaffe 1*—arma de represalia número 1), era un pequeño avión sin piloto con una envergadura de 5,40 m. y una longitud de casi 8 m. En su construcción se utilizaba acero prensado siempre que era posible para ahorrar el precioso aluminio; la máquina pesaba poco más de dos toneladas, de las que 840 kg. constituían su cabeza explosiva. La unidad motriz la constituía un solo motor pulso-reactor Argus que desarrollaba 333 kilopondios de empuje, con una vida operacional de aproximadamente una hora. Después de ser catapultado desde el suelo, el missil se aceleraba hasta alcanzar su velocidad de crucero—unos 640 km/h. a una altitud de unos 1.000 metros—(demasiado baja para que la artillería antiaérea pesada operara al máximo de su efectividad, y demasiado alta para los antiaéreos ligeros).

La Fi 103 hizo su primer vuelo con motor en diciembre de 1942. A mediados de 1943 alcanzó una distancia de 243 km. haciendo explosión a 800 m. de su blanco (un disparo excepcionalmente certero). Este éxito animó considerablemente al alto mando de la Luftwaffe, y el arma pasó a producirse en serie—su alcance era más que suficiente para bombardear Londres desde el paso de Calais. Paralelo a la Fi 103, y también con el propósito de atacar Londres, los alemanes desarrollaron el cohete A-4 (generalmente conocido como la V2); el A-4 era, sin embargo, un proyecto del ejército y no de la Luftwaffe, y por ello se sale del tema general de este libro.

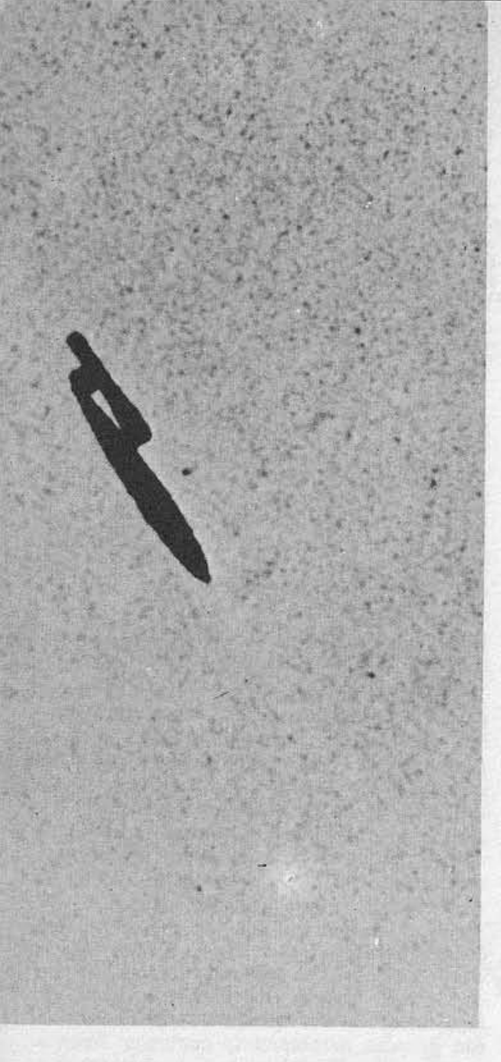
La "Flak" de la Luftwaffe asumió la responsabilidad del manejo y lanzamiento de la Fi 103, y fue formado especialmente para este propósito el Regimiento Antiaéreo 155 (W) del coronel Max Wachtel. Mientras el regimiento recibía entrenamiento especial en Zempin, en el otoño de 1943, 40.000 trabajadores de la organización Todt estaban ocupados en la tarea de construir un total de 64 plantaformas de lanzamiento principales y otras treinta y dos de reserva. La mayoría fueron apuntadas hacia Londres.

La fecha provisional fijada para la inauguración de los ataques a Londres con bombas volantes era diciembre de 1943, pero el programa de producción había sufrido un considerable retraso, y no se disponía de una sola bomba en estas fechas. Además, las grandes y conspicuas plataformas de lanzamiento no pasaron inadvertidas a los ojos de! siempre vigilante Servicio de Inteligencia inglés, que había seguido el proceso de construcción con interés. Ahora atacaron las fuerzas aéreas aliadas. En una serie de intensos ataques de bombardeo fueron destruidos gran parte de los emplazamientos de lanzamiento, y los que no lo fueron sufrieron grandes desperfectos; cualquier intento que los alemanes hacían para reparar las plataformas sólo significaban nuevos ataques por parte de los aliados.

Después de este desastre los alemanes se vieron obligados a diseñar un nuevo tipo de rampa, una rampa mucho más sencilla y menos llamativa que las anteriores; en prevención de lo que podían esperar si la más ligera indiscreción ponía al enemigo sobre aviso, los hombres del Regimiento Antiaáreo 155 (W) observaron las más rigurosas precauciones de seguridad en los nuevos emplazamientos, y se elaboró un severo plan de camuflaje.



Bomba volante Fieseler Fi 103.



Por fin se dispuso de un número aceptable de bombas volantes en abril de 1944, y también por estas fechas estuvieron listas las rampas modificadas. Pero comenzaron los ataques de pre-invasión aliada a objetivos de comunicación en Francia y Bélgica, y esto aumentó enormemente las dificultades para trasladar las bombas a las zonas de lanzamiento.

A principios de junio de 1944, seis meses después de la fecha fijada originalmente, la Luftwaffe estaba casi preparada para lanzar su ataque robot. Faltaban sólo los preparativos finales cuando las tropas inglesas y americanas desembarcaron en Normandía; ahora estos preparativos recibieron un nuevo ímpetu.

La primera salva de bombas volantes fue disparada hacia Londres en la noche del 12 de junio. Iba a ser un ataque a gran escala, pero fueron tantos los emplazamientos que comunicaron no estar preparados, que sólo diez bombas fueron disparadas; de éstas, cuatro llegaron a Inglaterra, sólo una alcanzó la capital.

Hubo uña pausa de tres días, que los alemanes se tomaron para reorganizarse, antes de que los bombarderos se reanudaran a razón de entre 120 y 190 missiles disparados por día. Este promedio se mantuvo hasta finales de agosto, cuando los emplazamientos de lanzamiento fueron capturados uno a uno por las tropas aliadas. A las cuatro de la mañana del día 1 de septiembre llegó a su fin la fase inicial del ataque a Londres, después de haber sido lanzadas 8.617 bombas volantes.

Suplementando a las bombas lanzadas desde tierra estaba la unidad *III KG3,* de He 111; los aviones del *Gruppe* habían sido modificados para llevar una bomba volante suspendida entre el motor de estribor y el fuselaje, y los aviones lanzaban ahora su carga desde el aire en las proximidades de Londres, Southampton y Gloucester. Pero la eficacia de este método de bombardeo dejaba mucho que desear; en el caso del ataque a Southampton, los ingleses vieron el campo lleno de cráteres de bombas volantes y supusieron se trataba de un fallido intento de bombardear ¡Portsmouth!

El peso y resistencia que ofrecía la bomba colocada exteriormente imponía grandes dificultades sobre la "performance" de los ya anticuados Heinkels, y para sobrevivir ante las hostigadoras defensas inglesas, las tripulaciones alemanas tenían que operar de noche y a bajo nivel. Los bombarderos efectuarían su vuelo de aproximación a 100 metros sobre el mar para evitar que el radar británico pudiera detectarlos, y subirían a unos 500 metros para lanzar el missil cuando se encontraran a unos 65 km. del objetivo. Los bombarderos regresarían a sus bases en vuelo a bajo nivel.

En septiembre de 1944, la cada vez peor situación militar obligó al *KG3/III* a trasladarse a la parte Occidental de Alemania, donde continuó sus operaciones partiendo de aeródromos en Aalhorn, Varelbush, Zwischenahn y Handorf-bei-Münster. Mientras tanto, la captura de los emplazamientos terrestres de lanzamiento de las V1 en el paso de Calais confirió una mayor importancia al bombardeo lanzado desde el aire. El *KG 3/III* fue denominado *KG 53/*, y en noviembre de 1944, éste y los recientemente convertidos Segundo y Tercer *Gruppen* del *Geschwader* operaban en la misión de lanzar bombas volantes.

Entre un tercio y la mitad de las Fi 103 lanzadas desde el aire no funcionaron correctamente y la eficacia del resto fue muy escasa. Antes del alba del día 16 de septiembre de 1944, por ejemplo, quince Heinkels lanzaron sus missiles desde posiciones de disparo a varios kilómetros fuera de la costa Este de Inglaterra. Nueve de las Fi 103 siguieron su curso normalmente, de las que tres fueron destruidas por barcos y aviones ingleses antes de que pudieran llegar a cruzar la línea de la costa, y dos más fueron derribadas por cazas, ya sobre tierra. De las cuatro restantes, dos cayeron en campo abierto, cerca de Essex. Sólo dos llegaron sobre el amplio área de Londres, un blanco de aproximadamente veinticinco kilómetros de radio. Una cayó sobre Woolwich, y la otra sobre Barking. Tal era el esfuerzo que la Luftwaffe necesitaba hacer para dejar caer por este método apenas tonelada y media de explosivos sobre Londres.

La mayoría de las bombas volantes iban destinadas a objetivos situados al Sur de Inglaterra, aunque también de vez en cuando sufrieron ataques algunas ciudades del Norte. Poco antes del alba del día 24 de diciembre de 1944, unos 50 Heinkels del *KG 53* lanzaban sus bombas con destino a Manchester desde fuera de la costa Este de Inglaterra, entre Skegness y Bridlington. Treinta bombas cruzaron la línea costera y siguieron su camino hacia su objetivo con rumbo Oeste. Once de las bombas cayeron a veinticinco kilómetros de la ciudad, seis a quince kilómetros de la misma, y sólo una de las Fi 103 cayó dentro de los límites de Manchester. Uno de los He 111 fue derribado por un caza nocturno de la RAF.

Como podía suponerse, la reacción de la Royal Air Force ante estos bombarderos fue enérgica, pero los Heinkels volando a bajo nivel demostraron ser unos blancos bastante difíciles. Cuando eran atacados, los pilotos alemanes reducían la velocidad al mínimo, descendían tan bajo como podían, y se volvían contra sus asaltantes.

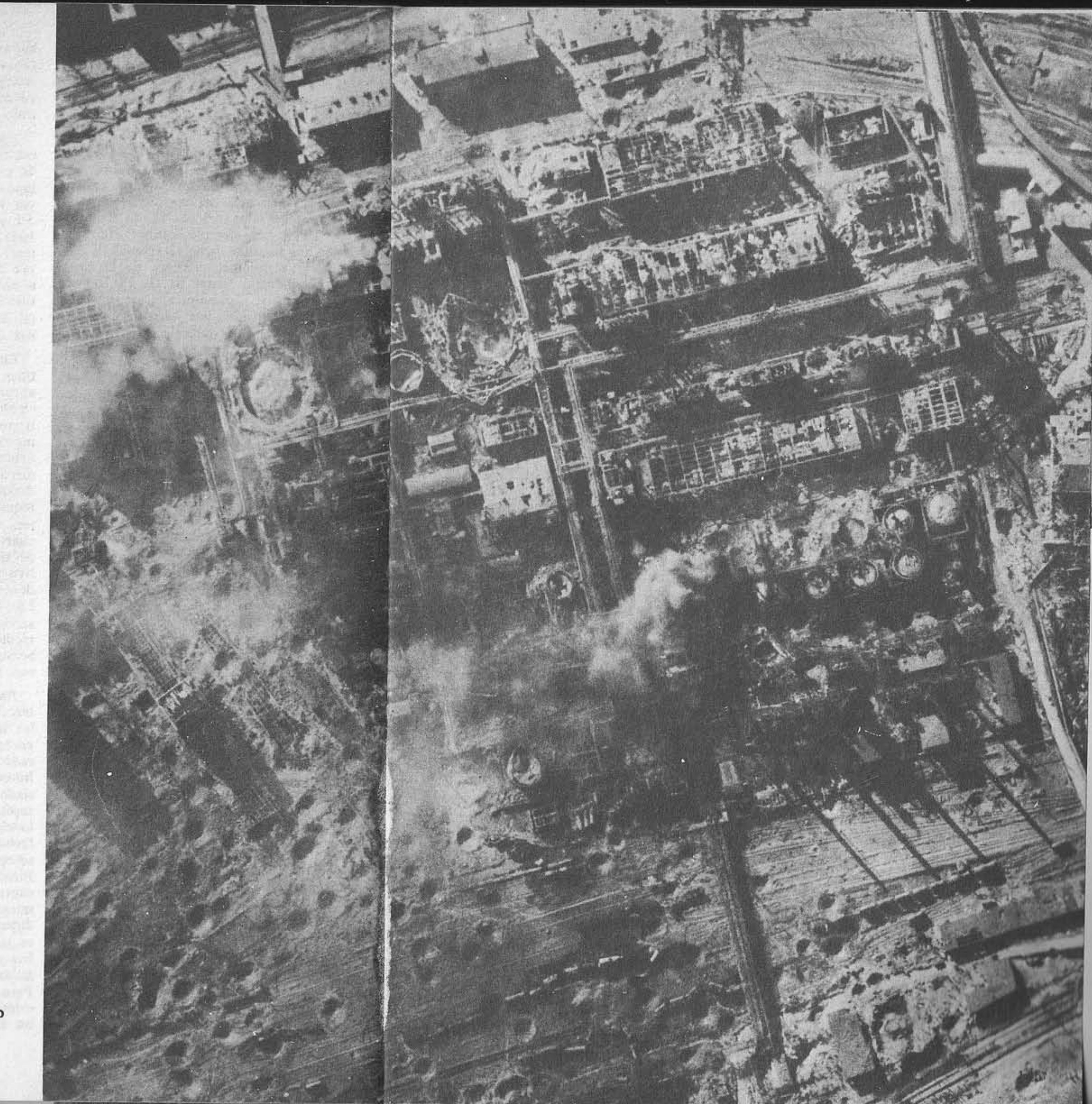
El 10 de enero de 1945, el *KG 53* contaba con un potencial de 101 Heinkels 111. Cuatro días más tarde la unidad interrumpía sus operaciones, principalmente debido a la falta de combustible. Esta fuerza de bombardeo había perdido 77 Heinkels, dieciséis de ellos a manos de los cazas nocturnos y el resto en accidentes atribuibles en su mayor parte a la azarosa naturaleza del trabajo que desempeñaban.

Entre tanto, los alemanes pudieron concentrar el bombardeo sobre Londres a partir de rampas de lanzamiento situadas en Holanda, usando una versión mejorada, de mayor alcance, de la Fi 103. Esta fase final del ataque duró hasta el 30 de marzo de 1945, y cuando finalizó por completo, un total de 275 bombas había sido disparado por las SS desde rampas holandesas; pero a estas alturas las defensas aéreas y la artillería antiaérea habían alcanzado un grado tal de eficiencia, que sólo trece de las bombas llegaron al área de Londres.

En total se lanzaron contra Ingaterra unas 10.500 Fi 103, cuya gran mayoría, aproximadamente el ochenta y cinco por ciento, fue disparado desde catapultas en tierra. Del total, 7.488 cruzaron la costa inglesa, y 3.957 fueros derribadas antes de llegar a su destino. De las 3.531 que eludieron las defensas, 2.419 llegaron a Londres, unas treinta a Southampton y Portsmouth y una hizo impacto sobre Manchester. Así pues, aproximadamente las tres cuartas partes de las bombas lanzadas desde tierra no consiguieron alcanzar su objetivo por una razón u otra; de las lanzadas desde el aire, la cifra es de nueve décimos. Las bombas que llegaron a su destino causaron la fuerte de 6.184 civiles: un promedio de unas tres muertes por cada cinco bombas disparadas. 17.981 personas resultaron heridas.

Así terminó el ataque con bombas volantes. De haber sido posible coordinarlo con las incursiones de bombardeo tripulados en enero de 1944—y los alemanes habían esperado hacerlo así—las defensas inglesas se hubieran visto obligadas a extenderse demasiado, y es posible que grandes áreas de la capital hubieran sufrido grandes daños. Pero lo cierto es que las defensas pudieron hacer frente a estas amenazas de una en una, y se opusieron a ambas de manera muy eficaz. Finalmente, las tropas aliadas de vanguardia capturaron los emplazamientos de lanzamiento del paso de Calais, y para los londinenses lo peor había pasado ya, si bien es cierto que todavía cayeron algunas bombas volantes sobre la capital a intervalos irregulares durante los siete meses siguientes. Pero ambos bandos sabían perfectamente que estos últimos coletazos no iban a cambiar un ápice el curso de la guerra.

Petroleo: El talón de Aquiles



La refinería de gasolina de Bohlen, después de un ataque llevado a cabo por la RAF.

Antes de considerar la situación alemana en 1944 respecto a combustible, es necesario echar una breve ojeada al estado general de las cosas en aquel tiempo. Incluso ya en 1939 la producción de gasolina de elevado octanaje para la aviación fue inferior a la planeada como necesaria para sostener una guerra a gran escala. Los alemanes importaron grandes cantidades durante los dos últimos años de paz, almacenando una reserva de más de 350.000 toneladas—suficiente para tres meses de operaciones aéreas intensivas, aun en el caso de que toda la producción nacional se agotara.

Sin embargo, la velocidad de las primeras campañas en Polonia, Noruega y Francia, y la captura de reservas de combustible en estos países, hizo poco necesario recurrir a las reservas propias. Inmediatamente antes de la campaña de Rusia disminuyeron ligeramente los vuelos para que estas reservas aumentaran, pero no escaseo combustible a lo largo de la primera etapa de la guerra.

Durante el primer año de la campaña rusa la Luftwaffe pudo operar sin restricciones, aunque en algunas ocasiones hubo escasez local debido a las dificultades de transporte en las zonas de vanguardia. Pero durante el segundo año, la intensidad de las operaciones impuso un mayor consumo de gasolina de aviación. En septiembre de 1942 los alemanes llegaron al punto crítico, con reservas para sólo dos semanas. Dada la crucial situación de los frentes Oriental y del Mediterráneo, no había posibilidad de reducir allí el nivel de consumo. El resultado fue un drástico corte de suministro a otras zonas, por ello las operaciones en el Oeste quedaron reducidas al mínimo y los vuelos en las escuelas de entrenamiento fueron limitados. El suministro de combustible a fábricas de aviones y motores fue cortado casi de raíz, esto originó que sólo uno de cada cinco aviones se probara en vuelo, alrededor de veinte minutos al salir de la cadena de montaje, y a continuación se enviaban a las unidades del frente.

El ministro Albert Speer conocía bien las consecuencias que acarrearía la escasez de combustible, y a finales de verano de 1943, dio sus frutos la reorganización en la industria, las plantas de producción de combustible sintético elevaron las reservas a casi 400.000 toneladas en diciembre de 1943, y en abril de 1944 alcanzaron un récord de 574.000 toneladas.

Tal era la situación en mayo de 1944, cuando los bombarderos estratégicos americanos empezaron a concentrar sus fuerzas contra los centros alemanes de producción de combustible. La RAF se unió a ellos en junio, yendo sus bombarderos nocturnos a través de Francia, donde las defensas alemanas habían quedado desarticuladas después de la invasión; además, los bombarderos nocturnos tenían ahora sus propias "escoltas" de aviones especialmente equipados para producir interferencias en el radar y radio enemigos, que les acompañaban cuando sobrevolaban las defensas alemanas.

El esfuerzo combinado de la ofensiva aérea aliada contra la industria pertolífera alemana fue devastadora. El 22 de junio la producción había descendido casi un noventa por ciento, y la de gasolina de aviación para ese mes fue sólo de 52.000 toneladas, comparadas con las 195.000 toneladas del mes anterior. Como los ataques prosiguieran, las cosas fueron de mal en peor: en julio sólo se produjeron 35.000 toneladas, en agosto 16.000 y en septiembre 7.000. Ahora la Luftwaffe vivía de las reservas acumuladas en invierno y primavera, en agosto de 1944 fue cuando las unidades de vuelo empezaron a sentir los efectos de la escasez de combustible.

La carestía del mismo dio al traste con muchos se los sueños alemanes. Tal es el caso se los bombarderos cuatrimotores de gran radio de acción, que acababan de ser puestos en servicio dentro del mayor secreto. La unidad era la *Kampgeschwader 1*, mandada por el *Oberstleutnant* Horts von Riesen, y equipada con unos 90 bombarderos pesados He 177. Durante los meses de mayo y junio el *Geschwader* estableció sus bases de operación en Prusia Oriental, y empezó sus ataques contra los rusos.

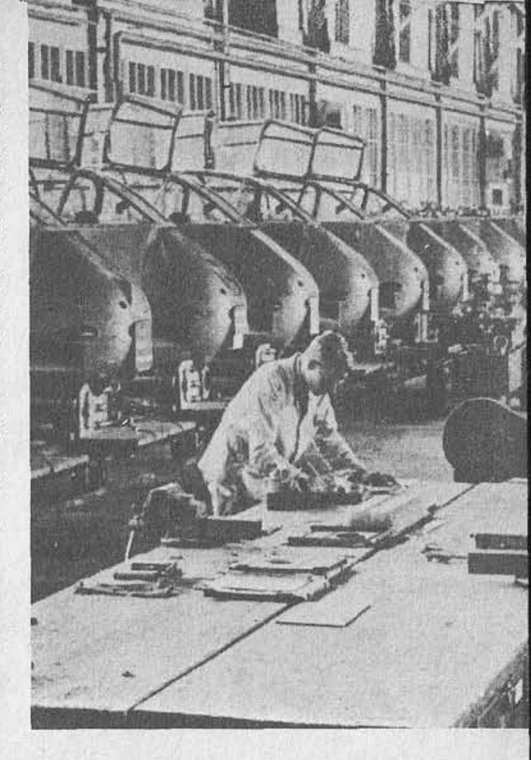
Ya antes de la carestía, el suministro de combustible tuvo siempre serias dificultades para el *KG 1*. No había instalaciones de reserva de carburante en los aeródromos, y los bombarderos repostaban según llegaban los trenes cisterna, causando serias limitaciones a la fuerza de Riesen: en una ocasión el vital tren cisterna fue atacado por cazas enemigos y no llegó la gasolina a su destino, teniendo que cancelar las operaciones proyectadas para el día siguiente.

Cada He 177 necesitaba unas seis toneladas de combustible para una operación de alcance medio, así el *KG 1* necesitaba 490 toneladas para efectuar un ataques con 80 aviones. Pero durante el mes de agosto de 1944 estas 490 toneladas representaban el promedio de producción diaria de combustible para aviación ¡en todo la industria alemana! No existía argumento alguno ante el sencillo problema aritmético: los bombarderos no podían seguir operando. Se ordenó a los miembros del *KG 1* que llevaran otra vez sus máquinas a aeródromos del centro de Alemania, donde ya eran desguazados otros bombarderos. Resulta irónico que los He 177 fueran retirados del teatro de operaciones por esta razón, justo en el momento en que el avión empezaba a conseguir los éxitos que durante tanto tiempo eludió.

Los bombarderos no fueron los únicos que sufrieron las consecuencias de la falta de combustible. La mayoría de las escuelas de personal de vuelo fueron clausuradas y sus pilotos, a medio entrenar, pasaron a formar parte de la infantería. Los vuelos de reconocimiento fueron limitados enormemente, y el apoyo con caza-bombarderos sólo era permitido en "situaciones decisivas". A finales del verano de 1944 sólo se permitían sin restricción alguna las operaciones de caza en defensa de objetivos sobre Alemania, pero posteriormente incluso sufrieron limitaciones. Sólo las unidades equipadas con aviones a reacción escaparon a los efectos de la carestía, ya que estos aparatos funcionaban con petróleo de muy bajo octanaje, del cual existía una relativa abundancia.

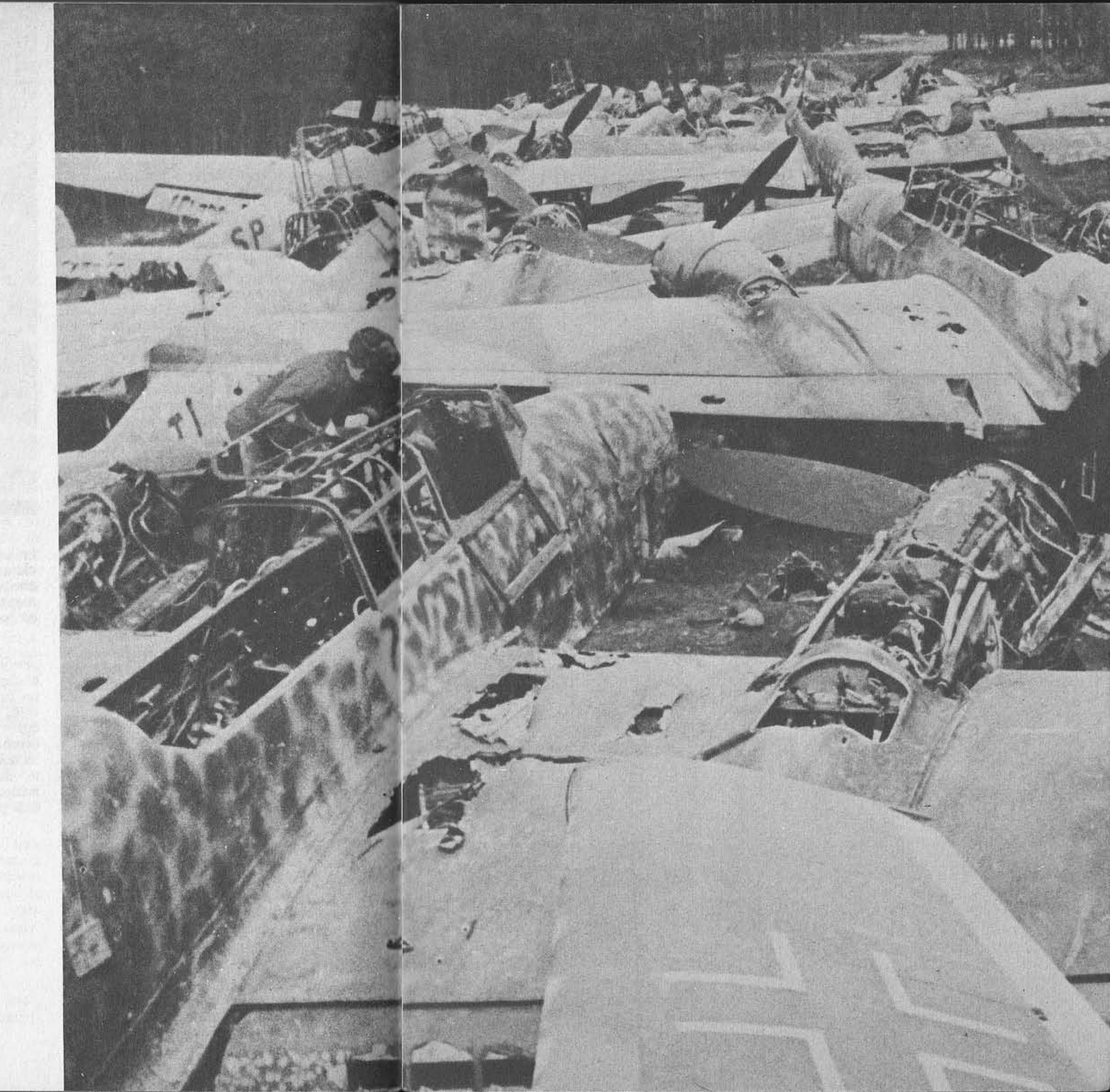
Bajo la supervisión de Hitler, el ministro Speer emprendió la enérgica acción de reparar y evitar la posterior destrucción de las plantas productoras de hidrocarburos sintéticos, donde se hacía el petróleo *ersatz*. Siete mil técnicos fueron rebajados en el ejército para ayudar en la reconstrucción, poniéndose a su disposición una cantidad ilimitada de mano de obra esclava. Alrededor de las partes más vulnerables de las refinerías se construyeron muros y blocaos de hormigón, y se dispusieron generadores de humo que formaban pantallas protectoras cuando las plantas eran atacadas. También se llevaron grandes cantidades de baterías antiaéreas para su defensa, de forma tal que quedaron convertidas en auténticas fortalezas, *Hydriesfestungen*. En el interior de las refinerías se construyeron profundos refugios, de forma que los trabajadores pudieran reintegrarse pronto a su trabajo después de un ataque aéreo. Finalmente, para asegurar que la moral dentro de las refinerías no decayera en ningún momento, sus trabajadores quedaron bajo la "supervisión especial" de las SS.

Con la puesta en práctica de estas medidas tan draconianas, la industria alemana del petróleo sintético pudo recuperarse algo del castigo sufrido durante el verano. Las plantas fueron entrando gradualmente en producción, y entre ataque y ataque pudieron producir útiles cantidades de combustible; en octubre, 19.000 toneladas, y en noviembre, 39.000 toneladas. Utilizadas inteligentemente, iban a ser suficientes para inyectar, al menos temporalmente, nueva vida a la ya casi paralizada Luftwaffe.



La producción aeronáutica alemana alcanzó su máximo ritmo durante el año 1944, pero la falta de combustible mantuvo paralizados a los aviones en los aeródromos.

La muerte de una fuerza aérea



A finales del otoño de 1944 los frentes Oriental y Occidental pasaron por un período de calma al tomarse los enemigos de Alemania un breve respiro después de las ofensivas de verano. El año fue testigo de una serie de derrotas masivas para las armas alemanas en todos los frentes y en todas sus dimensiones. Era evidente que los días del Tercer Reich estaban contados. Pero ahora, enfrentados a la única alternativa de rendición incondicional, considerada como la más espantosa de las ideas gracias a la activa propaganda, la mayor parte de los hombres de las fuerzas alemanas decidió luchar hasta el fin. Un dicho circulaba por Alemania por esta época: "disfruta de la guerra mientras puedas, porque la paz será horrible".

Nunca remiso a la hora de lanzar ataques, Hitler vislumbró que una poderosa ofensiva en estos momentos, cuando muchos pensaban que Alemania estaba acabada, cogería a sus enemigos totalmente desprevenidos. Así podrían ganar el tiempo que necesitaban desesperadamente para poner en servicio los avanzados tipos de aviones a reacción, así como nuevos y más poderosos submarinos. Con esta idea, Hitler hizo que sus generales planearan la operación *Wacht am Rhein* (Vigía del Rhin): una fuerza de 200.000 hombres, incluyendo siete divisiones Panzer, se abrirían camino a través del poco defendido sector americano de las Ardenas hasta llegar al vitalmente importante puerto de Amberes, a más de 120 km. de distancia.

Para apoyar la ofensiva, la Luftwaffe reunió una poderosa fuerza de 2.460 aviones:

BOMBARDEROS DE VUELO HORIZONTAL	55
BOMBARDEROS A REACCION	40
AVIONES DE ATAQUE AL SUELO	390
CAZAS MONOMOTORES	1.770
CAZAS BIMOTORES	140
AVIONES DE RECONOCIMIENTO	65

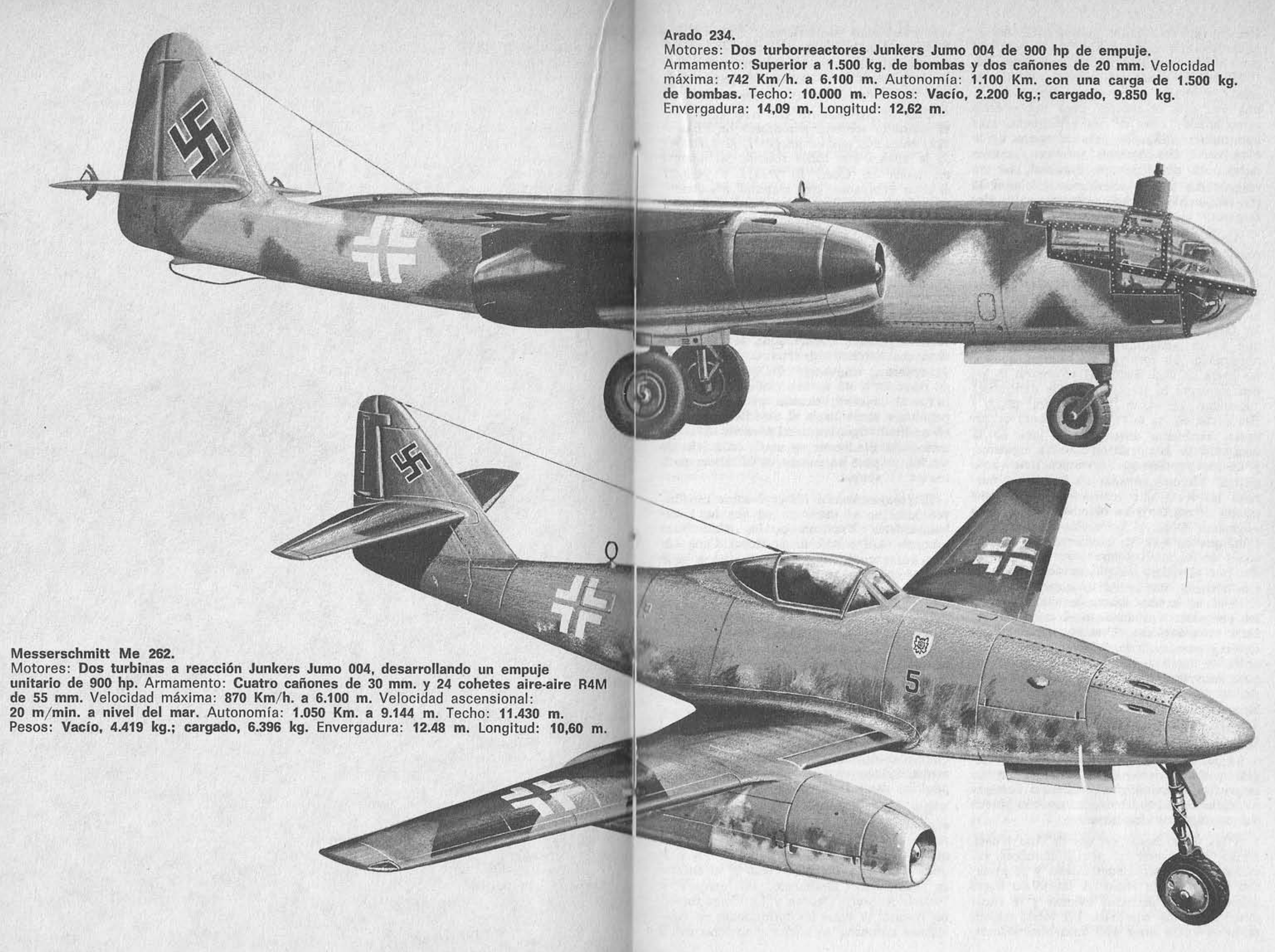
Y, como ya hemos visto, las recientemente reparadas refinerías de petróleo podían producir combustible suficiente para permitir que la fuerza entrara en acción, al menos durante algún tiempo.

La Luftwaffe iba a desarrollar su tarea en dos etapas durante la ofensiva. Posteriormente, anularían las fuerzas aéreas contrarias por medio de un ataque por sorpresa a gran escala sobre sus aeródromos. Y segundo, una vez conseguida la superioridad aérea por este sistema, las unidades de ataque al suelo darían apoyo a las tropas alemanas, mientras que los *Gruppen* de bombardeo y ataque nocturno machacarían las zonas de la retaguardia enemiga.

El ataque a los aeródromos aliados recibió el nombre de operación *Bodenplatte,* y precedería a la ofensiva terrestre. A mediados de diciembre estaban completos todos los planes y las distintas unidades en sus posiciones. Como en todo lo relacionado con la nueva ofensiva, se exremaron todas las operaciones de seguridad —y con éxito. El 14 de diciembre, todos los comandantes de los *Gruppen* de caza y ataque al suelo enmarcados en la operación *Bodenplatte,* fueron llamados al cuartel general del *Jagdkorps II,* cerca de Alterkirchen. Allí ante su sorpresa, fueron brevemente informados de lo que esperaban de ellos, por el enérgico *Generalmajor* Dietrich Peltz, quien acababa de ser nombrado jefe del *Jagdkorps,* y era el responsable directo de la operación. Peltz habló a su auditorio del plan de atacar simultáneamente los aeródromos aliados de Volkel, Eindhoven, Antwerp/Deurne, Le Culot. St. Trond, Metz/Frascaty, los de la zona de Bruselas y los del área de Ghent. Se contaba con que dispondrían de más de 1.000 aviones para la operación. A continuación se pasó a discutir los distintos detalles de la misma. Se fijaron tres palabras clave para la ejecución de la operación, y seguida por un número que indicaba la fecha; *Teutonicus* —autorizando de todos los tripulantes que tomaran parte, y a armar los aviones con cargas especiales si era necesario; y *Hermann,* con un número, que indicaba la hora a la que las fuerzas atacantes deberían encontrarse sobre sus objetivos.

La gran ofensiva alemana se inició en la mañan del 16 de diciembre de 1944, pero sin el proyectado ataque a los aeródromos aliados: la espesa niebla existente ese día y los ocho siguientes impidieron virtualmente las operaciones aéreas de ambos bandos. Entre tanto, las tropas alemanas obtenían éxitos de consideración en tierra. El 17 de diciembre, la espesa niebla levantó algo, y las unidades de ataque al suelo de la Luftwaffe efectuaron unas 600 salidas, en su mayoría misiones de hostigamiento; por la noche, bombarderos y cazas efecuaron unas 300 salidas más, contra los refuerzos que se acercaban por la retaguardia aliada. Poco a poco, sin embargo, aumentó la resistencia americana al llegar al área de combate unidades procedentes de otras partes de Francia. El 20 de diciembre, la vanguardia del ataque


Caza-cohete Me 163.



Arado 234.
Motores: **Dos turborreactores Junkers Jumo 004 de 900 hp de empuje.**
Armamento: **Superior a 1.500 kg. de bombas y dos cañones de 20 mm.** Velocidad máxima: **742 Km/h. a 6.100 m.** Autonomía: **1.100 Km. con una carga de 1.500 kg. de bombas.** Techo: **10.000 m.** Pesos: **Vacío, 2.200 kg.; cargado, 9.850 kg.**
Envergadura: **14,09 m.** Longitud: **12,62 m.**

Messerschmitt Me 262.
Motores: **Dos turbinas a reacción Junkers Jumo 004, desarrollando un empuje unitario de 900 hp.** Armamento: **Cuatro cañones de 30 mm. y 24 cohetes aire-aire R4M de 55 mm.** Velocidad máxima: **870 Km/h. a 6.100 m.** Velocidad ascensional: **20 m/min. a nivel del mar.** Autonomía: **1.050 Km. a 9.144 m.** Techo: **11.430 m.** Pesos: **Vacío, 4.419 kg.; cargado, 6.396 kg.** Envergadura: **12.48 m.** Longitud: **10,60 m.**

alemán, que en algunos puntos había conseguido avanzar casi 80 km. desde que empezó la ofensiva, se vio obligada a detenerse. El 24 de diciembre levantó por fin la niebla, y ahora la Luftwaffe sintió sobre sí una vez más el enorme peso del poderío aéreo aliado: once de los aeródromos más importantes utilizados para el apoyo de la ofensiva de las Ardenas sufrieron grandes daños. Al día siguiente, Navidad, las ya reagrupadas tropas americanas iniciaron la contraofensiva, haciendo retroceder a los alemanes.

Durante las dos semanas siguientes a la reunión de Altenkirchen, la operación *Bodenplatte* no había podido llevarse a la práctica al tener que encargarse de otras misiones, principalmente defensivas, las unidades que la constituían. Muchos de los jefes de los *Gruppen* supusieron que el plan de ataque a los aeródromos aliados había sido postergado. Su sorpresa fue enorme cuando las bases de caza alemanas recibieron la orden siguiente la tarde del 31 de diciembre: "Ejecuten Hermann 1.1.45, hora 09,20". Esa noche en las salas de operaciones de sus bases, recibieron una primera idea de la magnitud de la operación del día siguiente, y de los papeles que desempeñarían en la misma. Vieron marcadas en los mapas murales las rutas que habrían de seguir, sus puntos de regreso y los objetivos que les eran asignados. Durante los vuelos de aproximación, que habrían de efctuar al ras de las copas de los árboles para evitar ser detectados por el radar, los pilotos observarían el más estricto silencio de su radio, no transmitiendo ni en caso de que las circunstancias les obligaran a abandonar el avión y lanzarse en paracaídas. Una vez terminado el *briefing* principal, los pilotos recibieron la orden de acostarse, pues tendrían que levantarse muy temprano; si los ingleses y americanos iban a pasar la víspera de Año Nuevo diciendo "yupiii", algunos, al menos, de sus oponentes, tenían cosas más serias en qué pensar.

La fecha de la operación había sido elegida por los alemanes de acuerdo con las exigencias climatológicas, pero si además coincidían con las debilidades de Año Nuevo del enemigo, mucho mejor.

A las 05.00 horas del día de Año Nuevo fueron despertados los pilotos alemanes, recibieron sus instrucciones finales y se pusieron sus trajes de vuelo. A las 09.00 horas despegaron los primeros aviones y se encaminaban a sus objetivos. En total, remontaron el vuelo unos 800 caza-bombarderos, casi todos ellos Messerschmitt 109 y Focke Wulf 190; la fuerza no era tan grande como en un principio se había proyectado, pues las batallas de las semanas anteriores cobraron su tributo.

Uno de los ataques con más éxito, fue el realizado sobre el aeródromo de Eindhoven, efectuado por los grupos *I, II* y *IV JG 3,* la unidad que había recibido su nombre en honor de Udet. El *JG3/I* y *JG3/II* estaban equipados con material Messerschmitt 109 y tenían sus bases en Paderborn y Lippspringe respectivamente; el *JG3/IV* estaba equipado con aviones Fw 190, con base en Gütersloh. Los aviones despegaron en secciones de cuatro en línea, con el jefe de sección a bordo. Una sección seguía a la siguiente. Así formados, los *Gruppen* individuales se dirigieron hacia un punto de encuentro para la reunión del *Geschwader* sobre Lippstadt. Desde aquí, la fuerza de dieciocho secciones de cuatro, un total de 72 aparatos, voló hacia el Oeste a altitudes de entre 20 y 40 metros casi en línea recta hasta el objetivo, situado a 225 km. La penúltima etapa hacia el objetivo terminaba en un punto ligeramente al nordeste del aeródromo de Eindhoven, y aquí, cada jefe de sección se puso en cabeza de la misma para iniciar el ataque.

El *Jagdgeschwader III* cayó sobre Eindhoven justo en el momento en que los caza-bombarderos Typhoon de las escuadrillas números 438 y 439 de la Royal Canadian Air Force rodaban por la pista para salir a efectuar una misión. Ajustándose a las órdenes recibidas, los pilotos alemanes atacaron a los aviones en tierra con fuego de cañón y ametralladora; después de cada pasada, los atacantes circundaban el aeródromo en sentido contrario al de las manecillas de un reloj. Los informes británicos al respecto dicen que los Messerschmitt y Focke Wulf "atacaron al aeródromo en forma bien organizada, e insistentemente, demostrando estar bien dirigidos". Al cabo de unos minutos, las dos escuadrillas canadienses vieron sus máquinas completamente destruidas o gravemente dañadas, y también sufrieron grandes pérdidas otras unidades de Eindhoven.

En todos los aeródromos lograron los atacantes de la operación *Bodenplatte* plenamente el factor sorpresa, pero desgraciadamente para los alemanes, pocos de los ataques tuvieron tanto éxito como el alcanzado en Eindhoven. Realmente, los ataques a Volkel, Antwerp/Deurne y Le Culot fueron un fracaso. A veces las formaciones no conseguían encontrar su blanco y en otras había una gran confusión sobre un mismo objetivo al interponerse unos aviones en el camino de otros.

El ataque del día de Año Nuevo costó a las fuerzas aéreas aliadas 144 aviones destruidos en el momento y 62 más dañados sin posibilidad de reparación. Para lograr esto, la Luftwaffe tuvo que sacrificar unos 200 aviones y casi otros tantos pilotos, de los 127 aviones alemanes que cayeron dentro de los sectores inglés y americano ese día, y que se pudieran comprobar, 41 habían sido derribados por cazas, 82 por fuego antiaéreo y 16 por otras causas desconocidas. Para los americanos e ingleses, las pérdidas sufridas por causa de la operación *Bodenplatte* fueron serias, pero casi todas se repusieron al cabo de dos semanas.

Fue ésta la última vez que las unidades de caza con motor de pistón de la Luftwaffe salieron en acción conjunta, pues durante el resto de la guerra poca o casi ninguna fue su intervención; los renovados bombardeos aliados sobre las refinerías de petróleo habían vuelto a influir drásticamente en el suministro de gasolina de alto octanaje para aviación, y la Ofensiva de las Ardenas, unido al ataque de la operación *Bodenplatte,* habían reducido al mínimo las ya exiguas reservas.

Para los fabricantes de aviones, la falta, casi total, de combustible fue de lo más desalentador, pues sus esfuerzos de todo un año por mantener un elevado ritmo de producción habían tenido un éxito considerable, a pesar de los grandes ataques de bombardeo sufridos por sus fábricas; en 1944 habían producido 40.593 aviones, más que en 1942 y 1943 juntos. Pero de estos aviones, sólo 1.041 eran reactores, y la mayoría de los supervivientes de los restantes 39.552 aviones de pistón se veían obligados a quedarse en tierra por falta de gasolina.

Los únicos aviones alemanes en condiciones de seguir operando a voluntad eran los recientes reactores Me 262 y Arado 234. Las unidades de primera línea estaban dotadas de estos dos tipos, pero en cantidades tan pequeñas que todos sus esfuerzos quedaban reducido a pequeñas molestias para las tropas americanas en las Ardenas. La reacción ante estos molestos abejorros fue inmediata y formidable: patrullas volando a 1.500 metros, 3.000 y 4.500 metros, y cuando aparecía un reactor, los cazas americanos caían sobre él. Pero los rápidos bombarderos a reacción demostraron ser objetivos muy difíciles, y las pérdidas alemanas fueron muy pocas y muy de tarde en tarde. Si este tipo de bombardeo causaba poco daño, la táctica de servir de "señuelos" sirvió al menos para distraer a los cazas americanos de otros puntos, donde podrían atacar objetivos terrestres; era éste el mayor apoyo aéreo a que podían aspirar las cansadas tropas alemanas durante los meses finales de la guerra.

En septiembre de 1944 Hitler había empezado a cejar en su obstinación de que el Me 262 tenía que ser utilizado como bombardero; durante la *Führer Konferenz* que tuvo lugar durante los días 21 y 23 de aquel mes, Hitler había acordado que: "el Ar 234 continuará produciéndose como bombardero en cantidades lo más grandes posible. Como este avión puede utilizarse contra objetivos de corto alcance con tres bombas de 500 kg. y con dos bombas del mismo peso contra objetivos a gran distancia en condiciones mucho más favorables que el Me 262 cuando se emplea como bombardero, el Führer confirma su promesa anterior de que por cada Ar 234 aceptado como bombardero en condiciones de operación, el general a cargo de los cazas recibirá un caza Me 262, también en condiciones de entrar en servicio".

Como resultado de este cambio de idea, inmediatamente formaron unos cuarenta Me 262 en una unidad de caza bajo el mando del as de caza austriaco *Major* Walter Nowotny. La unidad recibió el nombre de *Kommando Nowotny* en honor a su jefe, y entró en servicio a primeros de octubre de 1944, operando desde bases situadas en Achmer y Hesepe, cerca de Osnabruck. A pesar de algunos serios inconvenientes de mantenimiento, el nuevo caza a reacción se mostró como un gran éxito contra las for maciones de bombardeo americanas; en el primer mes, los hombres de Nowotny obtuvieron veintidós victorias, a pesar del bajo índice operacional de que disponían, que limitaba las salidas a no más de tres o cuatro aviones por día.

El 9 de noviembre de 1944, exactamente un mes después de que la unidad iniciase sus operaciones, Nowotny fue derribado y muerto al ser atacado por un caza aliado mientras intentaba aterrizar su Me 262 ya de regreso a su base de Achmer. El *Jagdgeschwader 7,* que se estaba formando a partir del *Kommando Nowotny,* recibió su nombre en su memoria. Mandados inicialmente por el *Major* Johannes Steinhoff, los Me 262 del *JG 7* jugaron un papel muy importante en la oposición a los ataques de bombardeo diurno americanos, pero como resultado de los problemas de transporte y de suministro,

y a la competencia entre las unidades de caza-bombardero por poseer los Me 262, los *JG 7/I y II* nunca alcanzaron pleno rendimiento.

Más tarde, en enero de 1945, se formó una nueva unidad de caza con Me 262: la *Jagdvergand 44* (Unidad de Caza 44). Mandada por el en un tiempo jefe de la fuerza aérea de caza alemana, *General Leutnant* Adolf Galland, la *JV 44* pronto agrupó entre sus filas a la élite de los ases de caza supervivientes. Hombres altamente condecorados, como el *Oberst* Günther Lutzov y el *Oberstleutnant* Gerhard Barkhorn, ambos en posesión de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas; *Oberstleutnant* Wolfgang Späte y *Major* Walter Krupinski, con la Cruz de Caballero con Hojas de Roble. Estos y muchos otros pasaron a formar parte de la *JV 44* procedentes de unidades donde detentaban su mando pero que, por ser aviones de motor de pistón, estaban condenadas a no volver a volar por falta de combustible.

Los hombres del *JG 7* y *JV 44* lucharon con gran espíritu durante los pocos meses que precedieron al final de la guerra. Por ejemplo, el 19 de marzo de 1945, 1.250 bombarderos pesados americanos, acompañados de una fuerte escolta de caza, despegaron de sus bases para atacar Berlín; treinta y siete Me 262 del *JG 7/I* y *II* salieron para su interceptación. Aquel día la poderosa fuerza atacante perdió veinticuatro bombarderos y cinco cazas, la mayoría en combate aéreo, pero sólo lograron derribar dos de los aerodinámicos reactores.

Pero tales acciones, con todo lo desconcertantes que eran para los enemigos de Alemania, no pudieron hacer nada por aliviar los aires de derrota que ya se cernían sobre el país. Inexorablemente, los maltrechos restos de la Luftwaffe fueron concentrados en Schleswig Holstein en el Norte, y en Baviera, en el Sur, al encontrarse en el medio los ejércitos invasores procedentes del Este y del Oeste, dividiendo Alemania en dos partes. El día 6 de mayo el Contralmirante Karl Doenitz, quien a principios del mes había recibido de Hitler la herencia de dirigir lo que quedaba del Tercer Reich, ordenó al resto de sus fuerzas que depusieran las armas al día siguiente. La guerra en Europa había terminado.

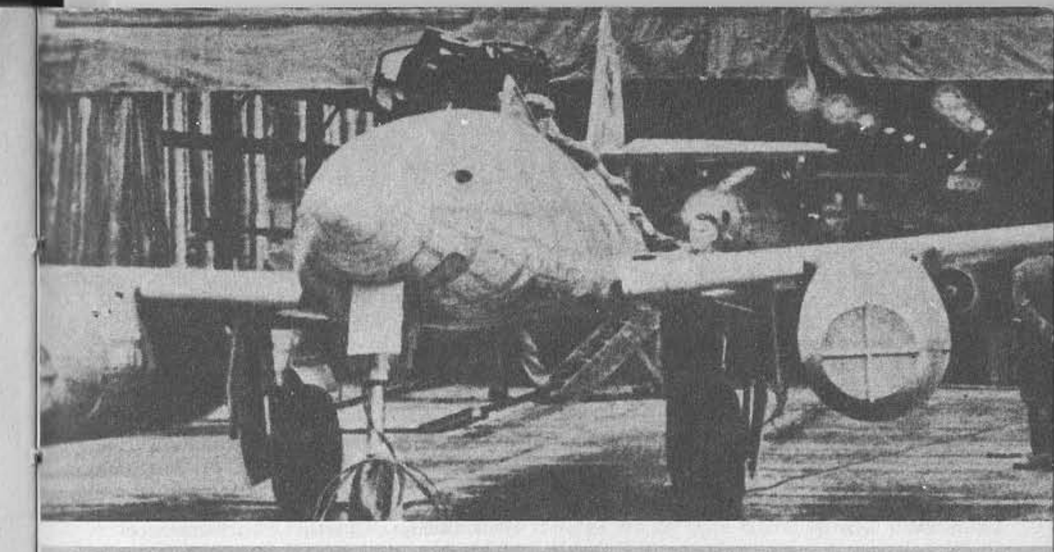
La atmósfera que se respiraba al final en el seno de la Luftwaffe está bien relatada por uno de los pilotos alemanes, quien se encontraba en el aeródromo de Leck, en Schleswig Holstein. Este piloto escribió en su diario:

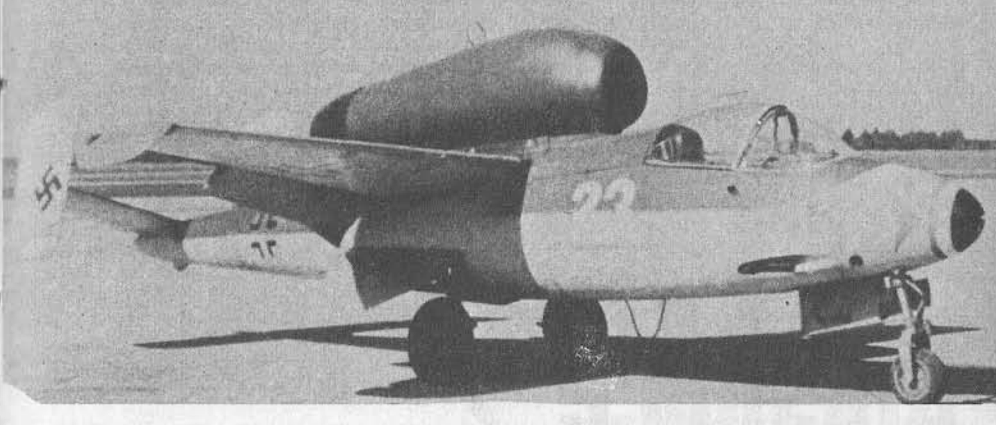
"6 de mayo de 1945. Alineamos el material de vuelo y equipo terrestre en orden de parada. Los ingleses quedaron asombrados ante el imponente espectáculo que ofrecía el aeródromo: más de cien aviones orgullosamente altivos pero no exentos de tristeza. Los modelos más nuevos, los Me 262 y He 162, que apenas habían empezado sus operaciones, estaban situados entre los bien fogueados Bf 109 y Fw 180, victoriosos en miles de batallas aéreas; todos ellos tendrían que ser entregados al enemigo. 7 de mayo de 1945. Hemos quitado las hélices, timones y armamento de los aviones. Para nosotros, pilotos, la visión del aeródromo es indescriptiblemente triste y dolorosa. Nuestro orgullo, nuestra fuerza aérea, nuestro mundo, obligados a ser exhibidos al desnudo; lo menos treinta o cuarenta Me 262, los aviones de caza más rápidos del mundo, se agrupan apretadamente morro con morro, listos para ser entregados".

Ahora, los vencedores de Alemania emprendieron la tarea de desmantelar la fuerza aérea que un día había sido el terror de Europa. Para los hombres estaban esperando las celdas de las prisiones. Para algunos de los aviones, los que eran nuevos o interesantes, hubo un sitio en los distintos campos de experimentación de los invasores; pero para la gran mayoría de los aviones, era el montón de chatarra lo que les esperaba. Se conservaron algunas instalaciones, las que podían ser de algún interés para las potencias ocupantes; las demás, fueron destruidas.

La Luftwaffe había luchado valerosamente hasta la última gota de combustible, si no hasta el último avión o piloto. Al final quedaban unos 3.500 aviones, pero la mayoría de estos, con sus tanques de combustible completamente vacíos. Entre el día 1 de septiembre de 1939 y el 28 de febrero de 1945, última fecha hasta la cual los datos resultan fidedignos, la fuerza aérea había perdido 44.065 miembros de tripulación entre muertos y desaparecidos, 28.200 heridos y 27.610 prisioneros o desaparecidos.

¿Qué habría pasado si la Luftwaffe hubiera podido superar el mayor problema que la amenazó durante toda la guerra? ¿Qué habría pasado si hubiera podido atacar al grueso de la industria rusa detrás de los Urales con sus bombarderos pesados de gran alcance? ¿Qué habría ocurrido si Hitler hubiera permitido que el Me 262 entrara en servicio en gran escala como avión de caza a finales de la primavera de 1944? ¿Qué, si la organización de entrenamientos de la Luftwaffe no se hubiera hundido? Y finalmente ¿qué habría pasado si sus suministros de combustible no hubieran sufrido alteración y se hubiera dispuesto de una capacidad suficiente de refinado de petróleo sintético para hacer frente a todas las necesidades? La respuesta a todos estos interrogantes es que posiblemente la guerra se hubiera prolongado durante algún tiempo más solamente, pues de haber seguido luchando los alemanes hasta agosto de 1945, es probable que el horror de la bomba atómica les hubiera forzado a la rendición, como obligó a capitular a los japoneses, más obstinados.





Superior: **Cazas Me 262 saliendo de una fábrica de aviones camuflada.**
Inferior: **El He 162 llegó tarde para inervenir en la contienda.**

Apéndice 1

FORMACION	RANGO DEL COMANDANTE
Oberbefehlshaber der Luftwaffe (Comandante Supremo)	Reichmarschall
Chef des Generalstabes der Luftwaffe (Jefe del Estado Mayor del Aire)	General der Flieger o Generaloberst
Luftflotte (Fuerza Aérea)	General der Flieger o Generalfeldmarschall
Fliegerkorps (Cuerpo Aéreo)	General der Flieger o Generalleutnant
Fliegerdivision (División Aérea)	General der Flieger o Generalleutnant, o Generalmajor
Geschwader (Grupo)	Generalmajor, Oberst, Oberstleutnant o Major, con título de Kommodore
Gruppe (Ala)	Oberstleutnant, Major o Hauptmann con título de Kommandeur
Staffel (Escuadrilla)	Hauptmann u Oberleutnant con título de Kapitän

Al usar esta tabla, hay que recordar que el modelo puede alterar según la magnitud y naturaleza de la campaña en que se luche, y, por tanto, esta nomenclatura es sólo aproximada.

Apéndice 2

EQUIVALENCIA DE RANGOS

Luftwaffe	Royal Air Force	United States Air Force
Generalfeldmarschall	Mariscal de la Real Fuerza Aérea	General de la Fuerza Aérea
Generaloberst	Mariscal Jefe del Aire	General
General	Mariscal del Aire	Teniente General
Generalleutnant	Vice Mariscal del Aire	Mayor General
Generalmajor	Comodoro del Aire	Brigadier General
Oberst	Group Captain	Coronel
Oberstleutnant	Wing Commander	Teniente Coronel
Major	Squadron Leader	Mayor
Hauptmann	Flight Lieutenant	Capitán
Oberleutnant	Flying Officer	Teniente
Leutnant	Pilot Officer	Segundo Teniente

Apéndice 3

ORGANIZACION Y NOMENCLATURA DE LAS UNIDADES DE LA LUFTWAFFE

La unidad básica de la Luftwaffe no era la *Staffel* o escuadrilla, sino el *Gruppe* o ala, que podía actuar independientemente del *Geschwader* o grupo al que nominalmente pertenecía. A pesar de esto, sin embargo, la nomenclatura de las unidades de la Luftwaffe estaba derivada del *Geschwader* y por ello, debemos partir de esta unidad para analizar la composición de las unidades tácticas de la Luftwaffe.

Cada *Geschwader* estaba normalmente compuesto por tres *Gruppen*, aunque algunos *Geschwader* de caza constaban de cuatro *Gruppen* y algunos de bombardeo formaban hasta seis *Gruppen*. Cada *Gruppe* estaba formado por tres *Staffeln* (Escuadrillas) en el desarrollo normal de los acontecimientos. Cada *Staffel* generalmente se componía de entre doce y dieciséis aviones, de forma que la fuerza del *Gruppe* era de unos cuarenta, y el *Geschwader* unos 120 aviones. Las unidades de combate en el frente a menudo se encontraban por debajo de estos números, así pues, estas cifras han de considerarse siempre con un elevado margen de variación.

La nomenclatura abreviada de las unidades de la Luftwaffe es lo suficientemente clara como para que se pueda descifrar el nombre completo. En medio de la abreviatura había una raya oblicua, a la derecha de la cual aparecían letras que significaban la misión de la unidad (véase abajo el significado de estas letras). También a la derecha de éstas iba el número oficial del *Geschwader* y a veces un nombre honorífico, como "Udet", o "Eismeer". A la izquierda de la raya oblicua aparecían números romanos o árabes. Los números romanos se referían al *Gruppe* y los árabes a la *Staffel*. Como las *Staffeln* estaban integradas dentro de los *Gruppen* de tres en tres, veremos entonces que las *Staffeln 1* a *3* correspondían al *Gruppe I; 4* a *6*, al *Gruppe II*, etc. Así pues, cuando veamos una designación tal como *9/JG 54 Grünherz*, sabremos que se refiere a la tercera escuadrilla del *Gruppe III* del *Jagdgeschwader 54*, con título honorífico Grünherz.

Aufkl Gr = Aufklärungsgruppe = Ala de reconocimiento.
E Gr = Erprobungsgruppe = Ala de pruebas.
JG = Jagdgeschwader = Grupo de caza.
K Fl Gr = Küstenfliegergruppe = Ala de vigilancia costera.
KG = Kampfgeschwader = Grupo de bombardeo.
KLG = Kampflehrgeschwader = Grupo de entrenamiento de bombardeo.
LG = Lehrgeschwader = Grupo de entrenamiento.
NJG = Nachjagdgeschwader = Grupo de caza nocturna.
NSG = Nachschlachtgeschwader = Grupo de apoyo nocturno al suelo.
SG = Schlachtgeschwader = Grupo de apoyo al suelo.
SkG = Schnellkampfgeschwader = Grupo de bombardeo rápido.
St G = Stukageschwader = Grupo de bombardeo en picado.
TG = Transportgeschwader = Grupo de transporte.
ZG = Zerstörergeschwader = Grupo de caza de escolta o de gran autonomía.
zbV = Zur besonderen Verwendung = Misiones especiales.

Siempre hay que recordar que la traducción de los nombres de las unidades de la Luftwaffe es aproximada.

La Luftwaffe en la Guerra de España

por Vicente Talón

Con unas líneas algo apresuradas trata Alfred Price la experiencia española de la joven Luftwaffe. Este capítulo, sin embargo, posee una gran importancia, ya que la campaña en Iberia les sirvió a los alemanes de excepcional banco de pruebas tanto para sus máquinas, como para sus hombres y —ahí está el caso de Guernica— para algunas de sus menos defendibles concepciones militares. Por las escuadrillas de la Legión Cóndor pasaron hombres de tan enorme prestigio como Mölders, Galland, Ihlefeld y Wick, mientras que su mando supremo fue ejercido por dos capacitados jefes que llegarían a mariscales durante el conflicto mundial: Sperrle y Richthofen. El material aeronáutico del que entonces disponía el III Reich fue prácticamente movilizado en todas sus gamas para prestar servicio en España, y bajo nuestros cielos volaron los siguientes modelos:

Cazas: He-51, Me Bf-109, Me-112 y Ar-68.
Reconocimiento: He-45, He-46, He-70, He-59, He-60, Ar-95 y Hs-126.
Bombarderos: Hs-123, Ju-87, Ju-86, Ju-52, He-111 y Do-17.
Escuela y enlace: W-34, Fi-156, Bf-108, Bu-131, Bu-133, Go-145 y Ar-96.

Muchos de estos aviones (la tabla que hemos dado es la oficial alemana, aunque extraña ver al He-45 clasificado únicamente como de "reconocimiento") figuraban entre lo más adelantado y secreto de las fuerzas aéreas alemanas. El Heinkel 111 era, por ejemplo, un avión que causó enorme sensación en su época y también despertaba un gran interés el Dornier 17, más conocido como "Lápiz Volador". El Messerschmitt 109, futuro gran caza durante el desarrollo de la *blitz krieg*, actuó igualmente en España y sobre las posiciones republicanas hizo sus primeras armas el Junkers Ju 87, "Stuka".

Algunos de los aparatos germanos, como el Heinkel 51, llegaron ya superados aunque los pilotos españoles sabrían extraerle, a este modelo concreto, un inopinado partido con la creación de las "cadenas". (Otros prototipos, véase el caso del bombardero medio cuadriplaza Junkers Ju 86, demostraron su insuficiencia al ser colocados sobre el asador del frente.)

Volviendo a los españoles éstos descubrieron, en determinados aviones, aplicaciones inéditas tal como ocurrió con el Heinkel 112 al que, sublimando sus experiencias con el He-51, habrían de convertir en el verdadero precursor de los cazabombarderos modernos; una fórmula generalizada a partir de 1939 en los campos de combate y que incluso supervive hoy, en la época de los reactores supersónicos.

Aunque es de suponer que el mando de la Luftwaffe extrajo magníficas consecuencias técnicas gracias a su envolvimiento en la contienda española, también cometió algunos graves errores de apreciación. Al "Stuka" le sobrevaloraron sin darse cuenta de que había actuado con dominio absoluto del aire por parte de las alas propias, hecho que, al no darse más tarde, haría de este avión fácil presa para los cazas ingleses y rusos. También se equivocaron respecto a las prestaciones del biplano de bombardeo en picado Henschel 123, "Angelito".

Resumiendo, la Legión Cóndor trajo a España 507 aviones, de los que 131 fueron destruidos, pasando los restantes, salvo una sola excepción, a las fuerzas aéreas del general Franco al terminar el conflicto. De los aviadores alemanes 271 cayeron en combate y otros 174 en accidentes varios. En total, y en un servicio que oscilaba entre los seis y los diez meses, pasaron por nuestro país cinco mil hombres de la Luftwaffe que, al regresar a sus bases, se convirtieron en los instructores más valiosos del ejército del aire alemán.

No puede dejar de subrayarse que, en correspondencia por esta colaboración en tiempos tan empeñados para su causa, un escogido haz de aviadores españoles que militaron durante la guerra civil en el campo nacional, marcharon al frente del Este en 1941 peleando contra los rusos a bordo de aviones alemanes. De esta forma también la Luftwaffe tuvo su pincelada hispánica durante la gran contienda que habría de concluir con el hundimiento definitivo del III Reich.

SAN MARTIN

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

armas libro nº 4

Desde su brillante participación en las campañas de la llamada "Guerra Relámpago" hasta sus estériles esfuerzos por contener el inexorable avance aliado, la Luftwaffe sostuvo una feroz pero honrosa lucha contra un enemigo que contaba con un potencial arrollador e irresistible.

